

Paul, Keller Anton, Kühne, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Maspoli, Maurer, Mühlemann, Müller, Nabholz, Narbel, Nebiker, Neuwenschwander, Oehler, Pini, Robert, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Schmid Peter, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Seiler Hanspeter, Spoerry, Stamm Judith, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Thür, Vollmer, Wick, Wyss William, Zölich (77)

Abwesend sind – Sont absents:

Aguet, Allenspach, Aregger, Aubry, Baumann, Berger, Bezola, Bircher Peter, Bischof, Blocher, Bonny, Borel François, Borer Roland, Bortoluzzi, Brunner Christiane, Bühlmann, Bühler Gerold, Bürgi, Camponovo, Caspar-Hutter, Chevallaz, Columberg, Couchepin, de Dardel, David, Dettling, Diener, Dormann, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eggly, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Frey Walter, Friderici Charles, Gardiol, Giezendanner, Giger, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gysin, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Heberlein, Hegetschweiler, Hess Peter, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jenni Peter, Jöri, Keller Rudolf, Kern, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuba, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Maitre, Mamie, Marti Werner, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Moser, Perey, Philipona, Pidoux, Poncet, Ragenbass, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schwab, Schweingruber, Segmüller, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steinemann, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Weder Hansjürg, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss Paul, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, Zwahlen, Zwygart (122)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Haller (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsanträge – Motions d'ordre

Vetterli (V, ZH): Ich bitte die Ratspräsidentin, das Quorum festzustellen und nach der Auszählung, die ja sehr klar sein wird – eben hatten wir 77 zu 0 Stimmen –, die entsprechenden Schritte einzuleiten.

Leuenberger (S, SO): Wenn schon Präsenz festgestellt werden soll, dann beantrage ich – damit die Transparenz wieder einmal total ist –, das von Hand abzuzählen, damit nicht einige «Schlauberger» durch Nichtdrücken der Tasten das Quorum beeinflussen und damit die Verhandlungen verunmöglichen können.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag
Leuenberger Ernst 52 Stimmen
Dagegen 35 Stimmen

Präsidentin: Es sind zurzeit 89 Mitglieder im Saal. Wir haben seit heute morgen eine Sitzung um 21 Uhr traktandiert. Ich unterbreche die Sitzung so lange, bis 100 Mitglieder hier sind, dann werden wir die Traktandenliste weiterbehandeln.

*Die Sitzung wird von 21.10 Uhr bis 21.20 Uhr unterbrochen
La séance est interrompue de 21 h 10 à 21 h 20*

Sammeltitel – Titre collectif

Folgen der Alpen-Initiative Conséquences de l'initiative des Alpes

94.3023

Dringliche Interpellation Oehler Planungsstopp N 13 im St. Galler Rheintal Interpellation urgente Oehler N 13. Arrêt de la planification dans la vallée du Rhin saint-galloise

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

Der Bundesrat wird um Auskunft gebeten, warum er einen umgehenden Planungsstopp für den Vollausbau der N 3 im St. Galler Rheintal als Folge der Annahme der Alpen-Initiative verhängte. Ich frage den Bundesrat und erwarte klare Antworten auf meine Fragen:

1. Stimmt er mit mir darin überein, dass die N 13 für die anliegende Bevölkerung und die Ostschweiz als wichtigste Achse für das Erreichen des Sarganserlands, die Kantone Graubünden, Tessin und einen grossen Teil des Kantons Zürich sowie der Innerschweiz benutzt wird?
2. Teilt er mit mir die Auffassung, dass auf der N 13 im St. Galler Rheintal wegen des fehlenden Vollausbau Dutzende ungeschuldiger Mitmenschen ihr Leben lassen mussten?
3. Ist der Bundesrat bereit, den Planungsstopp umgehend aufzuheben und den seit Jahren von der betroffenen Bevölkerung geforderten Vollausbau endlich ausführen zu lassen?
4. Ist der Bundesrat bereit, die Verantwortung für die Folgen des unverständlichen Planungsstopps und der damit zusammenhängenden Bauverzögerungen zu tragen?
5. Ist sich der Bundesrat noch bewusst, dass wegen departementsinterner Unzulänglichkeiten der Vollausbau schon bisher unnötigerweise verzögert wurde?

Texte de l'interpellation du 28 février 1994

Le Conseil fédéral est prié de dire pourquoi il a ordonné un arrêt immédiat de la planification visant l'achèvement de la N 13 dans le canton de Saint-Gall à la suite de l'acceptation de l'initiative dite «des Alpes». Le Conseil fédéral est en particulier prié de répondre clairement aux questions suivantes:

1. Est-il d'accord avec moi que la N13 est pour la population riveraine et la Suisse orientale la principale voie d'accès à la région de Sargans, aux cantons des Grisons et du Tessin, de même qu'à une grande partie du canton de Zurich et de la Suisse centrale?
2. Est-il aussi comme moi d'avis que des dizaines de personnes innocentes ont perdu leur vie sur la N 13 dans la vallée du Rhin en raison de l'inachèvement des travaux?
3. Est-il prêt à lever immédiatement la suspension du projet de manière à permettre enfin l'achèvement des travaux exigé depuis des années par la population?
4. Est-il disposé à endosser la responsabilité de cet incompréhensible arrêt de la planification et des retards qui s'ensuivront dans la construction de cette route?
5. Le Conseil fédéral sait-il enfin que la construction de cette route a déjà été fâcheusement retardée en raison des carences du département compétent?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994
Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994
Allgemeines

Der Bundesrat hat im Vorfeld der Abstimmung über die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» nachdrücklich auf Probleme nationaler und internationaler Dimension verwiesen, welche bei einer Annahme der Initiative resultieren. Der Souverän hat sich für die Initiative entschieden. Wie die Reaktionen im In- und Ausland zeigen, waren die Befürchtungen des Bundesrates begründet. Volk und Stände haben aber dem umweltpolitischen Argument vor den regional-wirtschaftlichen und den europapolitischen Argumenten den Vorrang gegeben.

Selbstverständlich ist der Entscheid des Souveräns zu akzeptieren, und der Bundesrat wird alles in seinen Kräften Liegende tun, um Schwierigkeiten möglichst rasch, innovativ und effizient zu meistern. Indessen kann nicht erwartet werden, dass für die aus der Annahme der Initiative resultierenden Probleme Patentrezepte vorliegen, welche es erlauben, innert kürzester Frist sämtliche Fragen einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Sorgfältige konzeptionelle Arbeit ist zu leisten. Grundlagen sind zu überprüfen und zu entwickeln, Verhandlungen mit dem Ausland sind zu führen. Die Verkehrspolitik bedarf bereichsweise einer Neuausrichtung. Das alles kann nicht übers Knie gebrochen werden.

Aus innenpolitischer Sicht beschäftigt vor allem Artikel 36sexies Absatz 3 BV. Mit Annahme der Initiative ist Artikel 36sexies in Kraft getreten. Der Bundesrat und seine Verwaltung sind gehalten, die Bestimmungen unverzüglich anzuwenden. Bereits im Vorfeld der Abstimmung machte der Bundesrat auf die Problematik der offenen Begriffe in Absatz 3 wie «Transitstrassen-Kapazität», «Alpengebiet», «Kapazitätserhöhung», «Ortsumfahrung», «Transitstrassen» aufmerksam. Die Anwendung bereitet nun in der Tat unter anderem Auslegungsschwierigkeiten. Absatz 3 von Artikel 36sexies beschränkt sich weder auf den Gütertransitverkehr noch auf den grenzüberschreitenden Personenverkehr. Das Ausbauverbot betrifft alle Strassen im Alpengebiet, soweit sie auch dem Güter- oder Personentransitverkehr dienen können (Abstimmungserläuterungen, Seite 14).

Es gilt nun vorrangig diese Begriffe zu definieren und klarzustellen, was konkret vom neuen Verfassungsartikel betroffen wird. Für die Auslegung eines Verfassungstextes gelten nach Bundesgericht die anerkannten Interpretationsgrundsätze. Der subjektive Wille der Initianten ist nicht, oder zumindest nicht allein massgebend.

Es ist einerseits Pflicht der Bundesbehörden, die Gleichbehandlung aller Alpenregionen sicherzustellen. Andererseits sind auch Treibstoffzollgelder Mittel, welche das Volk dem Staat zur Verfügung stellt. Entsprechend vorsichtig und sorgfältig ist mit diesen umzugehen. Weitere Investitionen in die Planung von Projekten, welche mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit infolge von Artikel 36sexies Absatz 3 BV gar nicht realisiert werden können, sind zu vermeiden.

Aus all diesen Gründen musste als Sofortmassnahme ein Planungs- und Projektierungsstopp beim Strassenbau im Alpengebiet erlassen werden. Diese Massnahme hat vorsorglichen Charakter, bis entsprechende Ausführungsbestimmungen vorliegen. Es galt zu verhindern, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden, die eine nüchterne Situationsanalyse verunmöglichen hätten. Die politische Diskussion kann nun beginnen. Sie muss selbstverständlich vom neuen Verfassungsartikel ausgehen, darf aber die wesentliche Bedeutung nicht ausser acht lassen, die einem angemessen ausgebauten Strassennetz für gewisse Alpenregionen zukommt.

Was die aussenpolitische Seite betrifft, war sich der Bundesrat bewusst, dass die Europäische Union das Ergebnis der schweizerischen Abstimmung über die Alpen-Initiative in ihre Überlegungen zur europäischen Verkehrspolitik miteinbezie-

hen wird. Die Reaktionen sind zum Teil hart ausgefallen. Indessen bestehen vielfältige gemeinsame Interessen, die eine zügige Aufnahme der im Transitvertrag in Aussicht gestellten bilateralen Verhandlungen rechtfertigen.

Die Annahme der Alpen-Initiative hat nicht nur zur Folge, dass der alpenquerende Güterverkehr europäischer Bedeutung in der Schweiz blockiert wird. Der Bundesrat hat aber damit den Auftrag erhalten, die nötigen Kapazitäten auf der Schiene in den nächsten zehn Jahren zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der Neat-Vorprojektbeurteilung wird er die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf so wählen, dass die Umlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene erfolgen kann. Damit wird Europa innert Frist eine moderne Schienen-Infrastruktur zur Abwicklung des Gütertransits benutzen können.

Bei der Konkretisierung des Entscheids des schweizerischen Souveräns wird der Bundesrat danach streben, bestehende internationale Verpflichtungen einzuhalten und Diskriminierungen zu vermeiden. Ein Erklärungsbedarf gegenüber unseren europäischen Partnern ist vorhanden. Der Bundesrat wird dem Rechnung tragen.

Zu den einzelnen Fragen

1. Aus der Fragestellung des Interpellanten ergibt sich, dass insbesondere bezüglich Personentransitverkehr die N 13 im Lichte der gewählten Kriterien auch als potentielle Transitachse bezeichnet werden kann und damit unter die vorsorglichen Massnahmen fällt, da Absatz 3 keine Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Transitverkehr beinhaltet.

2. Der Bundesrat befürwortet grundsätzlich den Ausbau dieser Strecken aus Sicherheitsgründen; er hat die entsprechenden Projekte jeweils genehmigt.

3. Der Bundesrat ist nicht bereit, unsichere Planungen mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Solange das Risiko konkret besteht, dass ein (auch dringendes) Projekt als Folge von Artikel 36sexies scheitern kann, ist für den Bundesrat eine Zustimmung zu weiteren Arbeiten mit Kostenfolge nicht angezeigt.

4. Der Planungs- und Projektierungsstopp ist eine provisorische Massnahme. Der Bundesrat ist bereit mitzuhelfen, dass möglichst rasch eine Ausführungsgesetzgebung konkrete Hinweise gibt, wo die vorsorgliche Massnahmen zumindest partiell aufgehoben werden können. Falls der Kanton die aus der vorsorglichen Massnahme sich ergebende Verzögerung als gravierendes Sicherheitsproblem erachtet, liegt es in seiner Kompetenz, mit polizeilichen Massnahmen zwischenzeitlich die Sicherheit zu steigern.

5. Zwischen der ordentlichen Behandlung des Dossiers und den verfügten provisorischen Massnahmen besteht kein sachlicher Zusammenhang.

94.3024

Dringliche Interpellation Epiney Annahme der Alpen-Initiative. Folgen Interpellation urgente Epiney Conséquences de l'adoption de l'initiative des Alpes

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

Die Diskussionen über die Alpen-Initiative konzentrierten sich vor allem auf die obligatorische Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die Polemik um Artikel 36sexies Absatz 3 der Bundesverfassung ging nicht über die betroffenen Regionen hinaus. Es bleiben denn auch Punkte im Dunkeln. Die Interpretation bestimmter Begriffe im genannten Absatz wie auch die sich widersprechenden Erklärungen der Initianten veranlassten das Bundesamt für Strassenbau notgedrungen, die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten unverzüglich zu stoppen. Die Massnahme trifft die National- und Hauptstrassen, die als Transitachsen im Alpengebiet betrachtet werden können. Sie entspringt dem legitimen

Sammeltitel Folgen der Alpen-Initiative

Titre collectif Conséquences de l'initiative des Alpes

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1994 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | I |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 15 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 16.03.1994 - 21:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 453-454 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 023 805 |

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.