

cier existe déjà, il n'est donc pas nécessaire d'introduire une nouvelle norme contraignante.
Par 12 voix contre 9, la majorité de la commission vous invite donc à ne pas donner suite à l'initiative parlementaire Brunner-Christiane.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	61 Stimmen

94.417

Parlamentarische Initiative (Schmidhalter) Schutz des Alpengebietes vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs

Initiative parlementaire (Schmidhalter) Protection de la région alpine contre les effets négatifs du trafic

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

Wortlaut der Initiative vom 17. Juni 1994

Gestützt auf Artikel 21bis GVG reiche ich folgende parlamentarische Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ein: Mit der Annahme der Volksinitiative «zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» hat das Schweizervolk entschieden, dass binnen zehn Jahren der alpenquerende Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umgelagert wird und die Kapazität für den Personenauto- und Lastwagenverkehr auf den Transitstrassen im Alpengebiet nicht mehr erhöht werden darf.

Die Umsetzung dieser zwingenden Bestimmungen in der Bundesverfassung führt zu enormen aussen- und innenpolitischen Schwierigkeiten.

Ich schlage daher vor, dass wir Artikel 36sexies der Bundesverfassung und Artikel 20 der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung ausser Kraft setzen und durch eine europaverträgliche und innenpolitisch durchsetzbare Neuformulierung mit der gleichen Zielsetzung, das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen, ersetzen.

Texte de l'initiative du 17 juin 1994

Me fondant sur l'article 21bis LREC, je dépose l'initiative parlementaire suivante formulée en termes généraux:

En adoptant l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit», le peuple suisse a décidé qu'il fallait, dans un délai de dix ans, transférer de la route au rail le trafic de marchandises transitant à travers les Alpes et que la capacité des routes de transit dans les régions alpines ne devait pas être augmentée pour le trafic des automobiles et des camions.

L'application de ces dispositions contraignantes de la Constitution fédérale provoque d'énormes difficultés en matière de politique nationale et internationale.

Je propose que nous déclarions caducs l'article 36sexies de la Constitution fédérale et l'article 20 des dispositions transitoires de celle-ci et que nous les remplacions par un nouveau texte eurocompatible et applicable sur le plan national, mais ayant comme l'initiative pour objectif de préserver les Alpes contre les effets néfastes du trafic.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Begründung des Initianten (Zusammenfassung)

Die Umlagerung des Transitgüterverkehrs erfolgt schrittweise in zehn Jahren, und der Transitvertrag ist befristet. Um mittelfristig eine verträglichere Bundesverfassungsregelung zu erhalten, muss diese parlamentarische Initiative bereits heute eingegeben werden. Ein neuer Verfassungsartikel kann nicht vor drei bis fünf Jahren vom Schweizervolk beschlossen werden.

Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze von der Strasse auf die Bahn:

Mit der heutigen Verfassungsbestimmung muss nur der Transitanteil (5 Prozent) in zehn Jahren zwingend auf die Schiene verlagert werden, und dies ist quantitativ zu wenig. Was wir für die Berechtigung der Neat-Milliardeninvestitionen brauchen, ist eine Förderung des kombinierten Verkehrs auf internationaler Ebene. Der kombinierte Verkehr, einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen, müsste derart gefördert werden, dass der Güterverkehr (Transit, Import, Export usw.) auf der Schiene für den Benützer wirtschaftlicher wird als jener auf der Strasse. Dies muss über international abgestimmte marktwirtschaftliche und gesetzlich geregelte Massnahmen und nicht über einseitige nationale Zwangsmassnahmen erfolgen. Bei der Behandlung der Alpenschutz-Initiative in den Räten und im Bundesbündlein hat Herr Bundesrat Adolf Ogi, im Namen des Bundesrates, auf die Schwierigkeiten bei der Durchführung eingehend aufmerksam gemacht, so unter anderem auf die unumgängliche internationale Verflechtung der Verkehrspolitik. Er hat auf die erheblichen Schwierigkeiten in der internationalen Zusammenarbeit bei einer Annahme der Initiative klar hingewiesen, und wir erleben dies heute fast täglich hautnah. Er hat darauf aufmerksam gemacht, dass der neue Bundesverfassungstext im Widerspruch zu zahlreichen bilateralen Strassenverkehrsabkommen stehe und dass der Zwangsverlad der Gütertransitfahrzeuge die ausländischen Transporteure diskriminiere und wir mit Retorsionsmassnahmen rechnen müssten. Der Transitvertrag brachte als wichtigste Massnahme die 28-Tonnen-Limite, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot – und dieser Transitvertrag sei gefährdet. Auch das Zivilluftfahrtabkommen werde auf Widerstand stossen. Die Durchführung und Umsetzung in der täglichen Praxis werde zu einer übermässigen Bürokratie führen.

Alles hat sich seither bewahrheitet, und es gilt nun, sorgfältige, konzeptionelle Arbeit zu leisten und eine Gesamtanalyse der Situation aufzunehmen.

Es ist auch notwendig, mittelfristig den engen Spielraum auszuweiten und mit einer international abgestimmten Förderung des kombinierten Verkehrs eine grösstmögliche Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn zu erhalten, welche auch im Einklang mit den von uns eingegangenen internationalen Verpflichtungen steht.

Am 14. Juni 1994 entschieden die Verkehrsminister der EU-Staaten, dass die für unser Land dringend notwendigen Verhandlungen über Luft- und Strassenverkehrsabkommen so lange nicht aufgenommen werden, bis genügend Antworten über die Auswirkungen der Alpen-Initiative geliefert werden können.

Transitstrassengesetz:

Mit der Absage an einen weiteren Ausbau der Transitstrassenkapazität wollte man laut Nationalrat Hämmerle, dem Sprecher in dieser Angelegenheit, keine zweite Röhre am Gotthard, keine dritte und vierte Spur am San Bernardino und nur eine zweispurige Umfahrungsstrasse zwischen Siders und Brig. Alles wurde, mit der einzigen Ausnahme Siders-Brig (vier- statt zweispurig), erreicht, und, Glaubwürdigkeit hin oder her, die Talstrecke Siders-Brig ist nun einmal keine Transitstrasse.

Gerade an den Wochenenden leiden Urner und Tessiner in erster Linie unter dem enormen PW-Verkehr. Auch dieses Problem muss einer Lösung zugeführt werden – und nicht mit der Theorie Strassenverhinderung, sondern mit Massnahmen,

welche die Luft- und Lärmbelastung vermindern. Was not tut, ist eine zweite Tunnelröhre durch den Gotthard, um den Verkehr zu verflüssigen und den Engpass zu eliminieren. Man muss sich des zeitlichen Rahmens für die Verwirklichung eines solchen Vorhabens bewusst sein. Zur Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen würde einerseits die Gesetzgebung einige Jahr in Anspruch nehmen und andererseits eine Realisierungszeit von sieben bis acht Jahren erforderlich werden. Heute müssen wir uns die Frage stellen – und zwar auch aus der Sicht des Umweltschutzes –, ob wir uns tatsächlich in den nächsten 12 bis 15 Jahren, und darüber hinaus, an den Wochenenden riesige Verkehrsstaus leisten wollen oder ob wir keine vernünftigeren Lösungen anzubieten haben. Diese Staus bringen ja nicht nur Ärger, Zeitverlust und einen grösseren Betriebsaufwand, sondern auch mehr Emissionen und Unfälle. Bereits eine kleine Baustelle auf einer Autobahn verursacht täglich enorme Kosten und Hunderte Kilogramm CO₂-Ausstoss. Am 18. Juni 1993 führte ein kleiner Unfall im Gotthardtunnel zu einem Rekordstau von 24 Kilometer Länge und Wartezeiten von über 35 Stunden. Ähnliche Unfälle können sich jederzeit ereignen.

Man wird mir aus dem Kreis jener, welche die Alpen-Initiative unterstützt haben, vorhalten, dass ein zweiter Tunnel am Gotthard noch mehr Verkehr anziehen werde. Ich gebe zu, dass mit einem gewissen Mehrverkehr zu rechnen ist. Doch frage ich: Ist es nicht vernünftiger, eine Infrastruktur zu schaffen, die einen flüssigen, treibstoffsparenden und emissionsarmen Verkehr zwischen Nord und Süd erlaubt, als stockenden, luftbelastenden und unfallträchtigen Kolonnenverkehr zu verursachen, womit das Problem zudem nicht gelöst, sondern unseren Nachbarländern zugeschoben wird? Richtig ist, dass neben der Verflüssigung des Verkehrs mit weiteren flankierenden Massnahmen die Luftschadstoffe vermindert werden müssen. Der Katalysator war ein erster Schritt in diese Richtung. Mit technischen Massnahmen zur Verminderung des Treibstoffverbrauchs können meines Erachtens zudem noch weitere, heute nicht vorstellbare Erfolge erzielt werden. Dieser Engpass muss eliminiert werden.

Zur Lösung der künftigen Verkehrsprobleme trägt der neue Artikel 36sexies der Bundesverfassung denkbar wenig bei. Der hoch angepriesene Schutz der Alpen wird mit Sicherheit nicht erreicht. Die schweizerische Verkehrspolitik braucht vernünftige, ehrliche und ganzheitliche Vorschläge zur Lösung der Verkehrsmisere und nicht Gesetze, die bloss kleine Teilbereiche betreffen. Es braucht Vorschläge und Ideen im Einvernehmen zwischen Bahn und Strasse und nicht Bahn gegen Strasse. Es sind gesetzgeberische Massnahmen zu erlassen, welche die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern und im Einklang mit den von uns eingegangenen internationalen Verpflichtungen stehen.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission hat den Initianten am 9. Mai 1995 angehört und anschliessend über das Vorgehen zu dieser parlamentarischen Initiative diskutiert.

Die Mehrheit der Kommission findet es aus innen- wie auch ausserpolitischen Gründen im heutigen Zeitpunkt nicht angebracht, über eine Initiative zu befinden, die darauf abzielt, den in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 über die Alpen-Initiative angenommenen Artikel 36sexies der Bundesverfassung zu ersetzen. Sie weist darauf hin, dass die Verwaltung daran ist, eine Lösung zur Anwendung des Artikels 36sexies auszuarbeiten, und dass es verfrüht wäre, wenn die Räte sich dazu äussern und damit den Vorschlägen vorgereifen würden, die der Bundesrat dem Parlament unterbreiten wird. Auch können wir heute noch nicht wissen, ob die diesbezüglich vorgeschlagenen Massnahmen es ermöglichen, den Artikel 36sexies ohne Diskriminierung der ausländischen Transportunternehmen und Randregionen anzuwenden. Auch wäre es nach Auffassung der Kommissionsmehrheit ausserpolitisch ungünstig, wenn sich das Parlament im Zeitpunkt, wo die Schweiz in schwierigen Verhandlungen mit der Europäischen Union (EU) steht, zu einem Punkt äussern würde, der Teil dieser Verhandlungen bildet.

Auch hält die Kommissionsmehrheit fest, dass es nicht angeht, in der allgemeinen Vertrauenskrise, die heute im Volk gegenüber den politischen Behörden herrscht, das Misstrauen und die Verdrossenheit des Volkes zu schüren: Der Stimmbürger könnte sich zu Recht verschaukelt vorkommen, wenn das Parlament einen Volksentscheid noch vor dessen Anwendung wieder ändern würde. Die Kommissionsmehrheit bestreitet nicht, dass mit der Annahme der Alpen-Initiative die Beziehungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union und ihren Nachbarländern erschwert worden sind. Allerdings geht sie mit jenen Gegnern der Alpen-Initiative nicht einig, die in ihr die Ursache aller Schwierigkeiten sehen, die zwischen der Schweiz und der EU bestehen. Dieses Problem lässt sich vielmehr auf das EWR-Nein vom Dezember 1992 zurückführen sowie darauf, dass die Schweiz von den Ländern, mit denen sie in Verhandlung steht, immer weniger als verlässliche Partnerin angesehen wird, was zum Teil mit unseren demokratischen Einrichtungen zusammenhängt.

Die Kommissionsminderheit ist der Auffassung, dass die parlamentarische Initiative einen Ausweg aus einer aussichtslosen Situation darstellt. Denn ihrer Meinung nach ist Artikel 36sexies so, wie er heute in der Verfassung steht, nicht vollziehbar, wogegen die parlamentarische Initiative es ermöglichen würde, die Zielsetzungen dieses Artikels, d. h. den Schutz des Alpengebietes vor den negativen Auswirkungen des Gütertransitverkehrs und die Verlagerung dieses Verkehrs von der Strasse auf die Schiene, ohne innen- und ausserpolitisch negative Auswirkungen zu erreichen. Nach Auffassung der Kommissionsminderheit sind mit der Annahme dieses neuen Verfassungsartikels die Beziehungen und die bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union beträchtlich erschwert worden. Auch hebt sie hervor, dass die Anwendung dieses Artikels zu einer Benachteiligung der Randregionen unseres Landes führen könnte. Überdies weist sie darauf hin, dass die allfällige Einführung einer Strassengebühr im Alpengebiet für den einheimischen Verkehr Probleme bezüglich der Gleichbehandlung der verschiedenen Schweizer Regionen stellen würde, die sich nicht einfach durch kompensierende Massnahmen lösen liessen. Im übrigen stelle der Transitverkehr nur einen Teil des Problems dar; zu berücksichtigen sei indes auch der von diesem Verfassungsartikel nicht betroffene Personenverkehr.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Développement de l'auteur de l'initiative (résumé)

Le transfert du trafic des marchandises de la route au rail se fera progressivement au cours de la décennie à venir et l'accord sur le transit a une durée limitée. Afin d'obtenir qu'une réglementation constitutionnelle plus judicieuse soit adoptée, cette initiative doit être déposée dès à présent. Un nouvel article constitutionnel ne pourra pas être adopté par le peuple suisse avant trois à cinq ans.

Le transfert du trafic des marchandises en transit à travers les Alpes de frontière à frontière de la route au rail:

Au terme de la disposition actuelle de la constitution, seule la part que représente le trafic de transit (5 pour cent) devra obligatoirement être transféré de la route au rail dans les dix prochaines années, ce qui est insuffisant. Pour justifier les investissements de plusieurs milliards de francs que requièrent les NLFA, nous devons encourager le développement du trafic combiné sur le plan international. Le trafic combiné et les installations de transbordement mobiles et fixes qu'il nécessite, devrait être encouragé de telle manière que le trafic des marchandises à longue distance par rail devienne plus économique pour l'utilisateur que le transport par la route. Ceci doit se faire par des dispositions d'économie de marché et par des mesures législatives coordonnées sur le plan international et non par des dispositions contraignantes imposées unilatéralement par un pays. Lors du débat sur l'initiative des Alpes aux Chambres, M. Ogi, conseiller fédéral, dont l'argu-

mentation a été reprise dans les explications du gouvernement, a suffisamment attiré l'attention, au nom du Conseil fédéral, sur les difficultés que soulève l'exécution de l'initiative, notamment en raison de l'imbrication de la politique du trafic sur le plan international. Il a notamment insisté sur les difficultés considérables que l'adoption de l'initiative suscitera pour la coopération internationale; nous les éprouvons à présent presque quotidiennement de manière très concrète. Il a attiré l'attention sur le fait que la Constitution fédérale contredit, dans sa nouvelle teneur, de nombreux traités bilatéraux concernant le trafic routier et que le chargement obligatoire des camions en transit défavorisait les transporteurs étrangers, ce qui nous expose à des mesures de rétorsion. L'Accord sur le transit prévoit notamment la limite de 28 tonnes et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche; or, cet accord est compromis, a-t-il ajouté. Selon lui, l'accord sur le trafic aérien se heurtera également à des résistances, tandis que l'exécution et l'application pratique de la constitution enflera démesurément la bureaucratie.

Entre temps, tout cela s'est avéré; il convient à présent de procéder, par un travail minutieux, à l'élaboration d'une conception valable et à faire une analyse générale de la situation.

Il importe aussi à moyen terme d'élargir le cadre étroit dont nous disposons et d'obtenir, par l'encouragement des transports combinés sur le plan international, le transfert dans la plus grande mesure possible, du transport des marchandises de la route au rail, d'une façon qui soit aussi en accord avec nos engagements envers l'étranger.

Le 14 juin 1994, les ministres des transports des Etats membres de l'UE ont déclaré que les négociations sur les accords de trafic aérien et routier dont notre pays a un urgent besoin, ne pouvaient s'ouvrir tant que l'on ne connaissait pas exactement les conséquences de l'initiative des Alpes.

En refusant d'aménager encore la capacité des routes de transit, on voulait, selon le conseiller national Hämmerle, porte-parole en la matière, empêcher le percement d'un second tunnel au Saint-Gothard et l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième piste sur la route du San Bernardino, tandis que la route de contournement entre Sierre et Brigue ne devait avoir que deux pistes. Sauf en ce qui concerne la route de Sierre à Brigue qui aura quatre pistes au lieu de deux, tous ces objectifs ont été atteints; d'autre part, le tronçon Sierre et Brigue n'est pas une route de transit, quoi qu'on puisse en penser.

Les habitants des cantons d'Uri et du Tessin souffrent de l'énorme trafic automobile, tout particulièrement les samedis et dimanches. Il convient de résoudre ce problème également, non en empêchant la construction des routes, mais en prenant des mesures destinées à réduire la pollution de l'air et le bruit. Le percement d'un second tunnel du Saint-Gothard est indispensable pour éliminer l'embouteillage sur cet axe et rendre le trafic fluide. On doit prendre en considération le laps de temps nécessaire à la réalisation d'un tel projet. Les travaux législatifs nécessaires à la création des bases légales prendraient quelques années, tandis que la réalisation de l'ouvrage nécessiterait sept à huit ans. Nous devons nous demander – pour des considérations d'ordre écologique également – si nous désirons vraiment avoir des embouteillages gigantesques les samedis et dimanches durant les 12 à 15 prochaines années et au-delà ou s'il ne serait pas préférable de trouver une autre solution. Ces embouteillages, fort énervants, font perdre beaucoup de temps et provoquent des charges d'exploitation supplémentaires; ils sont en outre cause de nuisances accrues et augmentent le nombre des accidents. Un petit chantier sur une autoroute provoque déjà quotidiennement des frais énormes et l'émission de centaines de kilos de CO₂. Le 18 juin 1993, un petit accident qui s'est produit dans le tunnel du Saint-Gothard a bloqué la circulation sur 24 kilomètres pendant plus de 35 heures. Des accidents de ce genre peuvent se renouveler en tout temps. Ceux qui ont soutenu l'initiative des Alpes rétorqueront que le percement d'un second tunnel du Saint-Gothard attirerait un surcroît de trafic. Je reconnais qu'il faudra compter avec un certain accroissement de celui-ci. Mais n'est-il pas plus rai-

sonnable de disposer d'équipements collectifs qui assurent un trafic nord-sud fluide et peu polluant, garantissant des économies de carburant, plutôt que de voir des colonnes de véhicules se former sur nos routes avec la pollution et le risque accru d'accidents que l'on sait? De surcroît, nous nous contenterions dans ce cas de laisser à nos voisins le soin de résoudre le problème resté entier. Or, il faut non seulement rendre le trafic plus fluide, mais aussi réduire le volume des polluants de l'air par des mesures d'appoint. Le catalyseur a constitué une première mesure dans ce sens. A mon avis, on peut, par des dispositions d'ordre technique visant à réduire la consommation des carburants, obtenir des résultats supplémentaires tout à fait inattendus. Il faut éliminer cet obstacle. Le nouvel article 36sexies de la constitution ne contribue guère à résoudre les futurs problèmes de trafic. La protection des Alpes proclamée haut et fort ne sera certainement pas améliorée. Notre politique des transports requiert des propositions raisonnables, équitables et globales destinées à résoudre les graves difficultés existant dans ce domaine, et non des lois qui ne concernent que des secteurs limités. Elle requiert des propositions et des idées visant à assurer la coordination entre le rail et la route et non des mesures les opposant. Des dispositions légales doivent être prises pour encourager le transfert du trafic des marchandises de la route au rail d'une façon compatible avec nos engagements internationaux.

Considérations de la commission

La commission a entendu l'auteur de l'initiative le 9 mai 1995 et a ensuite débattu du sort à réserver à cette initiative parlementaire.

La majorité de la commission est d'avis que le moment choisi pour se prononcer sur une proposition ayant pour but de remplacer l'article 36sexies de la Constitution fédérale, introduit à la suite de la votation populaire du 20 février 1994 sur l'initiative des Alpes, n'est pas opportun, ceci aussi bien pour des motifs de politique intérieure qu'extérieure. En effet, elle constate qu'au moment où l'administration travaille à l'élaboration d'une solution pour l'application de l'article 36sexies, il est prématuré de préjuger des propositions que le Conseil fédéral fera au Parlement. Il est en effet trop tôt pour savoir si les mesures proposées dans ce cadre permettent une application non discriminatoire de l'article 36sexies envers les transporteurs étrangers et les régions périphériques. Au plan de la politique extérieure, elle juge qu'au moment où la Confédération helvétique est engagée dans de difficiles négociations avec l'Union européenne (UE), il serait peu souhaitable que le Parlement se prononce sur un point qui fait partie de ces négociations. Elle soulève en outre le sentiment de méfiance et de dépit du peuple qui pourrait, dès lors, se sentir légitimement dupé puisque le Parlement, avant que la décision populaire ne soit appliquée, la modifierait, ceci dans un contexte de crise de confiance généralisée envers les autorités politiques. Enfin, et sans nier le fait que l'acceptation de l'initiative des Alpes a rendu plus difficile les relations de la Suisse avec l'Union européenne et ses voisins européens, elle relève le fait que l'acceptation de cette initiative est souvent utilisée par ses opposants pour expliquer les difficultés de la Suisse avec l'UE, alors que le problème se situe bien plutôt, d'une part, dans le fait que la Suisse est de moins en moins considérée comme un partenaire fiable par les pays avec lesquelles elle négocie, phénomène qui a sa source en partie dans les mécanismes démocratiques, que nous connaissons, d'autre part, dans le rejet de l'EEE en décembre 1992.

La minorité de la commission considère que l'initiative représente une solution alternative face à une situation sans issue, car elle considère l'article 36sexies inapplicable tel qu'il figure actuellement dans la constitution. En effet, l'initiative parlementaire propose de réaliser les buts de l'article 36sexies, à savoir la protection de la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit et le transfert de la route au rail de ce même trafic, sans avoir pour autant d'effets négatifs sur le plan intérieur et extérieur. La minorité de la commission considère que ce nouvel article constitutionnel a rendu la situation de la Suisse très difficile dans ses relations avec

l'Union européenne et les négociations bilatérales qu'elle poursuit avec celle-ci. De plus, elle relève que l'éventuelle introduction d'un péage alpin également pour le trafic interne poserait des problèmes de parité de traitement entre les différentes régions de la Suisse, qui ne pourraient être résolues simplement par des mesures de compensation. En outre, le trafic de transit ne constitue qu'une partie du problème et l'article constitutionnel ne dit rien du trafic des personnes qui devrait aussi être pris en considération.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 10 zu 10 Stimmen, mit Stichtentscheid des Präsidenten:

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Friderici Charles, Giger, Kern, Schmidhalter, Schmied Walter, Wanner, Zwahlen)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

La commission propose, par 10 voix contre 10, avec la voix prépondérante du président:

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Friderici Charles, Giger, Kern, Schmidhalter, Schmied Walter, Wanner, Zwahlen)

Donner suite à l'initiative

Schmidhalter Paul (C, VS): Ich möchte nichts ausser Kraft setzen, sondern diese Initiative durch eine bessere ersetzen. Das oberste Ziel, Schutz der Alpen durch Umlagerung des Strassengüterverkehrs von der Strasse auf die Bahn, ist sicher ein guter Grundsatz und muss unterstützt werden, aber die Form, wie sie in der Initiative formuliert wurde, führt zu einem ganz klassischen Eigengoal.

Das Timing: Wenn wir heute hier zustimmen und Folge geben – die Initiative ist bereits 20 Monate alt, und es passierte überhaupt nichts –, dann wird der Nationalrat eine Kommission bestimmen und eine neue Vorlage ausarbeiten lassen. Der Bundesrat kann Stellung nehmen. Botschaft und Text werden nicht vor 1997 bereit sein, und eine Behandlung in den beiden Räten wird 1998 stattfinden. Vielleicht gibt es dann Ende 1998 eine neue Volksabstimmung.

Es ist doch immerhin noch gestattet, dass auch ein Volksentscheid einer Revision unterstellt werden kann.

Der Strassenteil: Die Hauptstossrichtungen der Initiative waren eine Redimensionierung der Autobahn N 9 im Oberwallis und der Verzicht auf eine zweite Röhre beim Gotthardstrassentunnel.

Die vierspurige Autobahn Siders-Brig wurde nicht zur Transitstrasse erklärt und damit freigegeben. Ich bereue es heute, dass dieser Entscheid hier angenommen wurde, denn unser Staatsrat ist nicht einverstanden damit, diese Nationalstrasse etappiert und schrittweise auszuführen. Ich muss hier den Umweltschutzverbänden recht geben. Aber was wollen wir? Auch dort werden wir weiterkämpfen.

Anders sieht die Sache bei der zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels aus: Es gibt einen ganz klaren Grund, warum diese zweite Röhre gebaut werden muss, und das ist die Sicherheit. Ich kann mir vorstellen, dass in diesem total überlasteten zweispurigen Autotunnel mit 40 000 bis 50 000 Fahrzeugen pro Tag eines Tages an zwei oder drei Orten gleichzeitig ein kleiner Unfall passiert, und schon haben wir die grösste Katastrophe. Hier muss ich Sie wirklich bitten, auch an die Verantwortung zu denken, denn Autobahnen sind sicher, wenn sie vierspurig gebaut sind, aber Tunneln sind zweispurig noch dreimal weniger sicher.

Ein zweiter Grund ist die Umwelt: Jede Stausituation in Uri oder im Tessin ergibt eine Mehrbelastung und verschärft unser Problem mit dem CO₂-Ausstoss.

Das dritte Argument sind der Unterhalt und die Erneuerung dieses Tunnels: Wir können ihn nicht erhalten und nicht erneuern, wenn wir nicht eine zweite Röhre bauen.

Daher glaube ich, dass es richtig ist, wenn wir heute die Vorbereitungen treffen, damit vielleicht in vier oder fünf Jahren ein Beschluss gefasst werden kann, diesen Tunnel trotzdem zu bauen. Dann braucht es noch acht Jahre Bauzeit, und dann sind wir im Jahre 2010.

Die Umlagerung des Güterverkehrs: Artikel 36sexies der Bundesverfassung ist diskriminierend. Der Bundesrat und speziell Herr Bundesrat Ogi haben das bei der Alpen-Initiative in der Botschaft und im Abstimmungsbüchlein geschrieben und haben das bei der Abstimmung gesagt. Hier könnt Ihr Bundesrat Ogi nicht zum Lügner machen. Die Behauptung, dass die Umlagerung des Transitverkehrs nur von Grenze zu Grenze von der Strasse auf die Bahn organisatorisch gar nicht durchführbar sei, kann nachgewiesen werden. Der Bundesrat hat ein sogenanntes «Umsetzungskonzept» nach Brüssel geschickt:

1. die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
2. eine neue Alpentransitabgabe oder Tunnelgebühr für den gesamten Binnenverkehr, auch für Export und Import;
3. die Förderung des kombinierten Verkehrs.

Die dritte Massnahme ist die einzig richtige, aber diese können wir nicht allein durchführen. Wir brauchen dazu die vier Länder Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich, ansonsten geht das nicht.

Zur Tunnelgebühr: Wenn diese in Brüssel akzeptiert wird, kommt sie zurück in die Schweiz; sie ist innenpolitisch nicht durchsetzbar.

Zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe liegen bereits Vorschläge des Bundesrates vor, und das Volk wird nächstes Jahr über eine neue Zweckbindung abstimmen müssen. Wenn wir den Transitvertrag einhalten, haben wir die Garantie, die 28-Tonnen-Limite bis ins Jahr 2004 durchziehen zu können, und wir behalten das Sonntags- und Nachtfahrverbot für die Lastwagen. Alle Verhandlungen in Brüssel führen dazu, dass wir diese 28-Tonnen-Limite verlieren.

Ein paar Worte zur Demokratie: Die Drohung, dass die Liste der Nationalräte, die für Folgegeben stimmen, publiziert wird und für den Wahlkampf benützt wird, ist undemokratisch und unfair. (*Heiterkeit*) Wir geben nur den Weg frei, dass man denken kann, und denken darf man noch in diesem Land. Die ganzen Erwägungen der Kommissionmehrheit sind nur von dieser Qualität. Man redet von Vertrauenskrise, Misstrauen, Verdrossenheit usw. Die Frage, ob das Vorgehen demokratisch ist oder nicht, stellt sich gar nicht. Es stellt sich nur die Frage: Kann mit dieser diskriminierenden und nur den Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfassenden Massnahme überhaupt eine vernünftige und notwendige Umlagerung von der Strasse auf die Bahn erreicht werden?

Wir müssen den Mut besitzen, dem Volk zu sagen, dass die beschlossene Initiative falsch ist und dass sie nicht durchsetzbar ist. Nur wenn wir das ehrlich sagen, werden wir vom Volk auch ernst genommen. Auf jeden Fall muss ich bereits heute sagen, dass alle, die 1993 in diesem Saal gegen die Alpen-Initiative waren, heute abend auch Folge geben können, denn es hat sich nichts verbessert, auch wenn 52 Prozent der Bevölkerung diese Initiative angenommen haben.

Ein letzter Vergleich: Vor den Wahlen 1983 wurde in diesem Saal im Umweltschutzgesetz die Einführung der Verbandsbeschwerde beschlossen. Dies war auch ein Beschluss, der aus Angst vor der Nichtwahl getroffen wurde.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Im Vorfeld der heutigen Debatte wurde die Behauptung aufgestellt, die Befürworter wollten «eine Verfassungsbestimmung einfach ausser Kraft setzen, als ob das Volk in diesem Lande nichts mehr zu sagen hätte». In ganzseitigen Inseraten in der Sonntagspresse wurde diese falsche Behauptung verbreitet; darin wurde auch vor einer Nötigung der Parlamentarier nicht zurückgeschreckt. Wider besseres Wissen wird Stimmung gegen diese parlamentarische Initiative gemacht, und dagegen möchte ich mich in aller Form verwahren.

Es ist doch völlig klar: Eine Verfassungsbestimmung kann nur durch einen neuen Entscheid von Volk und Ständen ausser

Kraft gesetzt werden. Mit der parlamentarischen Initiative – sofern Sie dieser Folge geben – wird lediglich der Anstoss für die Einleitung eines solchen Verfahrens gegeben.

Das Vorgehen mit der Einreichung einer parlamentarischen Initiative ist rechtsstaatlich und demokratisch einwandfrei. Die Regeln der Demokratie werden vollumfänglich eingehalten.

Die parlamentarische Initiative ist eine von verschiedenen Möglichkeiten, einen einmal gefällten Volksentscheid zu modifizieren. Ein anderer Weg, der bekanntlich auch immer wieder beschritten wird, ist die Volksinitiative. Ich denke an Armeeabschaffungs-Vorlagen, an die AHV, an den EWR- oder EU-Beitritt. Da wird auch ein bestehender Volksentscheid wieder neu in Frage gestellt.

Ich möchte diese Dinge festhalten, um jedes Missverständnis – ob gewollt oder ungewollt – auszuschliessen.

Das Ziel der Alpen-Initiative ist der Schutz des Alpengebietes. Das Volk hat ja dazu gesagt, und dieser Entscheid ist zu akzeptieren. Der Initiant hat diesen Entscheid ebenso wie die Minderheit der Kommission anerkannt. Die Formulierung der Alpen-Initiative war aber unklar und missverständlich. Diese Tatsache wurde bereits im Vorfeld der Abstimmung erkannt. Damals schon wurde die Diskussion darüber geführt, ob ein klarerer Gegenvorschlag unterbreitet werden sollte. Es wurde darauf verzichtet. Nachträglich müssen wir zur Erkenntnis kommen, dass damit eine Chance verpasst wurde. Die parlamentarische Initiative Schmidhalter will nun diese Unterlassung wiedergutmachen. Die Ziele der Alpen-Initiative sollen mit einem klareren Text umsetzbar gemacht werden. Die Schwierigkeiten von Auslegung und Umsetzung sind ja bereits bei den ersten Versuchen deutlich geworden. Die Diskussion um die N 9 hat gezeigt, wie schwierig die Bezeichnung der betroffenen Transitstrecken ist. Der Bundesrat ist daran, den Versuch zu unternehmen, das Gebot umzusetzen, den Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze innert zehn Jahren vollständig auf die Schiene zu verlagern, ohne die Ausländer zu diskriminieren. Er strebt dieses Ziel mit einer marktwirtschaftlichen Lösung an: Er will eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und Tunnelgebühren einführen. Die bisherige Diskussion hat aber gezeigt, dass nicht nur der angestrebte Transitverkehr, sondern auch der Binnenverkehr belastet werden muss, wenn man diesen Weg wählt.

Eine vollständige Verlagerung ist aber auch so nicht möglich, weil sie mit Geld umgangen werden kann, und die Probleme mit den Anstösserkantonen bei den Tunnelgebühren werden weitere grösste Probleme aufwerfen. Die Erkenntnis liegt nahe: Eine diskriminierungsfreie Umsetzung der neuen Verfassungsbestimmung ist nicht möglich. Eine solche käme der Quadratur des Kreises gleich.

Die parlamentarische Initiative Schmidhalter weist einen Weg aus diesem Dilemma, aus diesem Teufelskreis. Die Zielsetzung, der Schutz des Alpengebietes vor schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs, soll beibehalten werden, aber mit einer neuen Formulierung sollen Pferdefüsse eliminiert sowie europaverträgliche und innenpolitisch durchsetzbare Lösungen gesucht werden. Die Form der allgemeinen Anregung gibt dem Parlament die Chance, eine optimale Formulierung zu finden, die geeignet ist, die Hürde der Volksabstimmung zu nehmen. Was soll eigentlich daran so schlecht sein?

Nicht im Text, aber in der Begründung fordert der Initiant die Möglichkeit eines Ausbaus des Gotthardstrassentunnels auf vier Spuren. Darüber kann man in guten Treuen zweierlei Auffassung sein. Vieles spricht allerdings für die Beseitigung dieser einzigen zweispurigen Strecke der Nord-Süd-Achse zwischen Skandinavien und Südtalien. Der seinerzeitige Verzicht auf die zweite Röhre war ein Fehlentscheid, der sich heute in Form von Staus und Umweltbelastung rächt. Überdies war die heutige Lösung mit dem Servicestollen kaum billiger als ein Vollausbau der zweiten Röhre. Darüber ist aber nicht heute zu entscheiden. Wenn Sie der parlamentarischen Initiative Folge geben, heisst das lediglich, das Problem sei aufgrund der bisherigen Erfahrungen neu anzugehen. Wir wollen eine neue Formulierung suchen, ohne den Schutzge-

danken in Frage zu stellen. Das Parlament hat die volle Freiheit, den Text optimal neu zu formulieren und dann in der Folge Volk und Ständen wieder vorzulegen.

Nochmals: Bis ein neuer Text von Volk und Ständen angenommen ist, bleibt der heutige Text in Kraft. Mit der parlamentarischen Initiative hat das Parlament die Chance, einen unzweckmässigen, unklaren Text durch eine brauchbare, klare und umsetzbare Lösung zu ersetzen, ohne – ich wiederhole es – den Grundgedanken der Alpen-Initiative in Frage zu stellen. Das Vorgehen kann in einer neuen Volksabstimmung plausibel erklärt und verständlich gemacht werden.

Bei der Abstimmung in der Kommission ergab sich mit 10 zu 10 Stimmen Stimmgleichheit; nur wegen des Stichtenscheides des Präsidenten verrete ich hier und heute die Minderheit.

Ich bitte Sie aber, dieser Minderheit zuzustimmen.

Bircher Peter (C, AG), Berichterstatter: Ursprünglich war ich auch gegen die Alpen-Initiative. Sie wurde im Kanton Aargau knapp verworfen, aber der Volksentscheid ist gefallen. Das ist für mich ein Faktum, das nicht so leicht relativiert werden darf, wie es meine beiden Vorredner getan haben.

Die Kommission hat mit Bericht vom 9. Mai 1995 Stellung genommen. Sie beantragt mit 10 zu 10 Stimmen mit Stichtenscheid des Präsidenten, der Initiative keine Folge zu geben. Die Kommission hat äusserst knapp entschieden. Das ist zuzugeben.

Was will der Initiant? Er verweist auf die Schwierigkeiten in der Umsetzung dieser zwingenden Bestimmung in der Bundesverfassung, wonach binnen zehn Jahren der alpenquerende Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden muss. Er zweifelt an, ob die neue Verfassungsbestimmung überhaupt vollzogen werden kann. Vor allem sieht er Probleme mit der EU und spricht international abgestimmten marktwirtschaftlichen Massnahmen das Wort. Er fordert wörtlich, «dass wir Artikel 36sexies der Bundesverfassung ausser Kraft setzen».

Die Mehrheit der Kommission, zu welcher der Sprechende gehört, argumentiert wie folgt: Sie erachtet es als nicht angebracht, eine Verfassungsbestimmung, welche am 20. Februar 1994 vom Schweizervolk angenommen wurde, jetzt schon wieder zu ersetzen. Die Verwaltung, das Bundesamt für Verkehr, ist mit der Umsetzung beschäftigt. Der Bundesrat hat am 9. September 1994 erklärt, dass die Schweiz eine Lösung anstrebe, die dem Alpenschutzgedanken des neuen Verfassungsartikels entspreche und die Interessen der europäischen Partner mit berücksichtige. Dieses Ziel werde unter anderem mit der Gleichbehandlung aller Transporte erreicht, die Verlagerung auf die Schiene werde mit einem Massnahmenpaket angestrebt. Der Bundesrat hat bis Ende dieses Jahres einen Bericht in dieser Sache in Aussicht gestellt.

Die Kommission verkennt nicht, dass noch einige Hürden zu nehmen sind und keineswegs feststeht, ob die Umsetzung in allen Teilen im Sinne des Verfassungsartikels möglich ist. Sie stellt aber fest, dass sich auch in anderen europäischen Ländern die Anliegen der Schienenförderung mehr und mehr durchsetzen und die Transitaufgaben der Schweiz auf grosses Verständnis stossen.

Es ist ungewohnt, einen Volksentscheid wieder ändern zu wollen, bevor dessen Anwendung konkretisiert wurde. Das Volks-Ja ist nun einmal, auch wenn es knapp ausfiel, ohne Wenn und Aber zu achten. Wir fördern sonst Staatsverdrossenheit, Resignation, Ablehnung und letztlich Verweigerung. Es muss auch betont werden, dass der Volksentscheid nicht so inkonsequent war, denn er liegt auf der Linie der Bahnförderung: ein Ja zu «Bahn 2000», ein Ja zur Neat und ein Ja zu diesem Volksbegehren.

Die Argumente der Kommissionsminderheit haben Sie gehört. Zusammenfassend stelle ich fest, dass das Volk bewusst – es war eine sehr rege Debatte um diese Initiative – die Prioritäten bei der Schiene gesetzt hat, und daran haben wir uns zu halten. Wir stecken in der Anfangsphase der Umsetzung des neuen Bundesverfassungsartikels. Warten wir ab, was konkret aufgrund des in Aussicht gestellten Berich-

tes des Bundesrates unterbreitet wird! Geben wir mit einer klaren Linie auch aussenpolitisch die richtigen Signale, stehen wir zu Volksentscheiden! Eine Relativierung ist nicht zu verantworten. Geben Sie der parlamentarischen Initiative Schmidhalter keine Folge!

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Le peuple suisse a accepté, le 20 février 1994, l'initiative populaire «Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit». Le premier volet de l'initiative, la composante routière, a été réalisé. Nous avons accepté ici la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine le 17 juin 1994. Il reste à régler le second volet de l'initiative des Alpes, c'est-à-dire les éléments de politique des transports qui donneront au Conseil fédéral les moyens concrets nécessaires, par le biais de tâches incitatives diverses et autres mesures, pour obtenir jusqu'en 2004 le transfert de la route au rail voulu par le peuple.

Le Conseil fédéral est en train de réaliser cette seconde étape de l'initiative des Alpes. La procédure de consultation sur la taxe poids lourds à la prestation est en cours, le projet de taxe sur le transit alpin se prépare et il sera soumis à une vaste procédure de consultation dans le courant de 1996, avec débat parlementaire et référendum éventuel au début de 1997. De ce côté-là, les choses avancent normalement. Du côté européen, les choses ont aussi évolué. Après une première vague de mauvaise humeur, la situation s'est sensiblement calmée pour une raison évidente: les Européens connaissent, avec quelques années de retard, les mêmes problèmes que nous. Dans certaines régions où les axes routiers sont saturés, ils doivent aussi transférer le trafic marchandises de transit de la route sur de nouvelles lignes ferroviaires spécialisées, et ils doivent aussi se donner les moyens politiques d'obtenir ce transfert afin de pouvoir rentabiliser ces nouvelles lignes. Ils doivent donc aussi déroger au principe du libre choix du moyen de transport.

Je vous livre une anecdote à ce propos. Le 6 décembre dernier, une délégation des Commissions des transports et des télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national a reçu des membres de la Commission des transports du Parlement néerlandais.

Vous le savez, la Hollande est le pays d'Europe qui a le plus développé le trafic des camions. Eh bien, maintenant, ce pays a décidé de créer des axes ferroviaires pour dégager son réseau routier et il devra prendre des mesures de contrainte pour obliger le trafic marchandises entre Rotterdam et la Ruhr à passer sur le rail. Ce projet, approuvé par le Parlement néerlandais, figure maintenant dans la liste des priorités de l'Union européenne.

Toujours à propos de l'Europe, vous remarquerez que la pierre d'achoppement des négociations bilatérales de Bruxelles n'est plus les transports, comme c'était encore le cas il y a une année, mais bien la libre circulation des personnes.

Le 17 juin 1994, au moment où M. Schmidhalter a déposé son initiative parlementaire, nous en étions tout au début de la phase de réalisation de l'initiative des Alpes, quatre mois seulement après la décision du peuple. M. Schmidhalter propose de déclarer caduc l'article 36sexies de la Constitution fédérale et l'article 20 des dispositions transitoires, approuvés par le peuple, et il veut les remplacer par un nouveau texte ayant le même objectif que l'initiative des Alpes. Une majorité de la commission ne comprend pas du tout la démarche de M. Schmidhalter. La première chose et la seule chose à faire après une décision du peuple est de la respecter, et non pas de se précipiter pour essayer de la changer tout en proclamant vouloir poursuivre les mêmes objectifs.

Le Conseil fédéral, heureusement, s'emploie à respecter la décision du peuple à un rythme normal et selon la procédure normale qui débouchera sur des lois d'application qui seront soumises au référendum facultatif. Faisons confiance au peuple! S'il en éprouve le besoin, il corrigera ce qu'il vaudra corriger. Il n'y a aucune raison pour que le législatif vienne interférer dans le processus en cours, d'autant moins qu'il aura toutes les possibilités d'en débattre le moment venu. A coup sûr, 19 mois après avoir pris sa décision, le peuple ne pour-

rait que se sentir manipulé et trompé si le Parlement acceptait aujourd'hui de donner suite à l'initiative parlementaire Schmidhalter.

Le débat au sein de votre commission a été vif entre les deux points de vue: le respect de la décision du peuple, d'une part, et, d'autre part, la déformation de cette décision jusqu'à en faire une demande de construire au plus vite un deuxième tunnel routier au Saint-Gothard. En commission, les deux camps se sont trouvés à égalité, 10 voix contre 10, et le président a tranché en faveur du respect de la décision du peuple. Je persiste à penser que cet argument a la primauté absolue sur tous les autres, surtout si nous voulons tenter de préserver la crédibilité de la classe politique.

C'est pourquoi je vous invite fermement à ne pas donner suite à l'initiative parlementaire Schmidhalter.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal
(Ref.: 1815)

*Für den Antrag der Mehrheit stimmen (keine Folge geben):
Votant pour la proposition de la majorité (ne pas donner suite):*

Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bodenmann, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Carobbio, Caspar-Hutter, Danuser, David, Dettling, Diener, Dormann, Ducret, Dünki, Eberhard, Eggenberger, Engler, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglíngen, Fischer-Sursee, Frainier, Frey Walter, Gadiant, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Häring Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hess Otto, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jöri, Keller Rudolf, Kühne, Ledergerber, Leemann, Lepori Bonetti, Leuenberger Ernst, Maeder, Marti Werner, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Nabholz, Oehler, Ostermann, Perey, Raggenbass, Rechsteiner, Robert, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rutishauser, Rychen, Schenk, Schmid Peter, Schnider, Seiler Rolf, Singeisen, Spielmann, Stalder, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Suter, Thür, Tschäppät Alexander, Vetterli, Vollmer, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Ziegler Jean, Züger, Zwygart (107)

*Für den Antrag der Minderheit (Folge geben) stimmen:
Votant pour la proposition de la minorité (donner suite):*

Allenspach, Berger, Borer, Borer Roland, Camponovo, Cavadini Adriano, Comby, Dreher, Eggly, Fischer-Seengen, Fiderici Charles, Früh, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Hildbrand, Jenni Peter, Kern, Leuba, Mamie, Moser, Müller, Neuenschwander, Philipona, Pini, Rohr, Sandoz, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Steinemann, Stucky (32)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bonny, Graber, Hari, Loeb François, Mühlemann, Reimann Maximilian, Seiler Hanspeter, Tschuppert Karl (8)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Aubry, Bezzola, Bignasca, Bischof, Blocher, Bortoluzzi, Caccia, Cincera, Columberg, Cornaz, Couchepin, Darbellay, de Dardel, Deiss, Duvoisin, Epiney, Fasel Pidoux, Fritschi Oscar, Giger, Gobet, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hess Peter, Jäggi Paul, Keller Anton, Langenberger, Leu Josef, Leuenberger Moritz, Maitre, Maspoli, Matthey, Mauch Ursula, Maurer, Narbel, Nebiker, Pidoux, Poncet, Rohrbasser, Savary, Scherrer Werner, Schmid Samuel, Schweingruber, Segmüller, Sieber, Spoerry, Theubet, Tschopp, vakant I, Wanner, Zisyadis (52)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:
Frey Claude (1)

Parlamentarische Initiative (Schmidhalter) Schutz des Alpengebietes vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs

Initiative parlementaire (Schmidhalter) Protection de la région alpine contre les effets négatifs du trafic

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.417
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1995 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2027-2032
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 110

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.