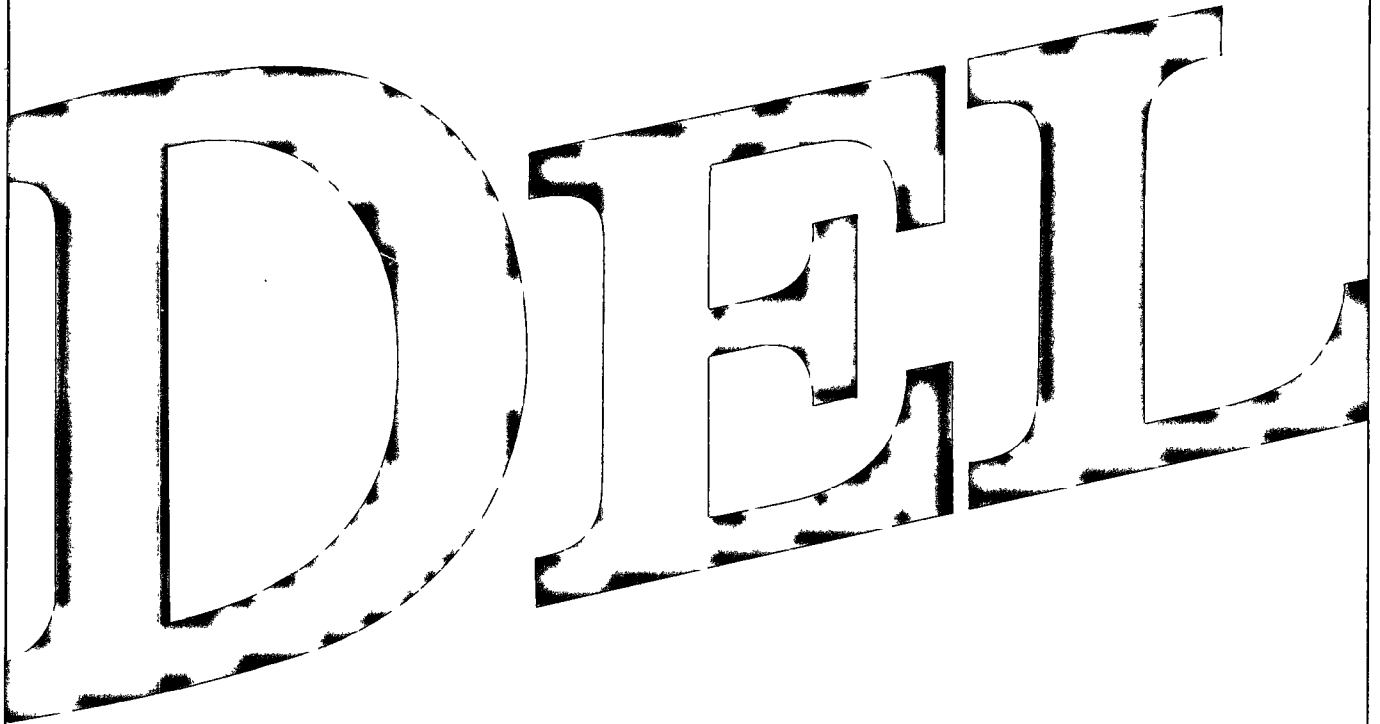




Verhandlungsheft

92.016

**Schutz des Alpengebietes vor dem
Transitverkehr. Volksinitiative**

Cahier des délibérations

92.016

**Protection des régions alpines contre
le trafic de transit. Initiative populaire**

Quaderno delle deliberazioni

92.016

**Protezione della regione alpina dal
traffico di transito. Iniziativa popolare**

92.016

**Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento**

Verantwortlich für diese Ausgabe

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Responsable de cette édition

Services du Parlement
Centrale de documentation
Ernst Frischknecht
031/ 322 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/ 322 97 44
Telefax 031/ 322 82 97

Inhaltsverzeichnis

Seiten

Deckblatt

1	Uebersicht über die Verhandlungen	I	rot
2	Rednerlisten	III	rot
3	<u>Verhandlungen der Räte</u>		
	Nationalrat		
	16.12.1992	1	grün
	18.06.1992	23	
	Ständerat		
	16.06.1993	25	gelb
	18.06.1993	51	
4	Bundesbeschluss vom 18.06.1993	53	blau

Table des Matières

Pages

Couverture

1	Résumé des délibérations	I	rouge
2	Listes des orateurs	III	rouge
3	<u>Débats dans les conseils</u>		
	Conseil national		
	16.12.1992	1	verte
	18.06.1993	23	
	Conseil des Etats		
	16.06.1993	25	jaune
	18.06.1993	51	
4	Arrêté fédéral du 18.06.1993	54	bleu

1. Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× 226/92.016 *n* Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr. Volksinitiative

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 12. Februar 1992 (BBl II, 877) über die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr».

N/S Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen

1992 16. Dezember. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

1993 16. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1993 18. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1993 18. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II,

× 226/92.016 *n* Protection des régions alpines contre le trafic de transit. Initiative populaire

Message et projet d'arrêté du 12 février 1992 (FF II, 865) relatif à l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit».

N/E Commissions des transports et des télécommunications

1992 16 décembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

1993 16 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1993 18 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté en votation finale.

1993 18 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale II,

2. Rednerliste - Liste des orateurs

2.1 Nationalrat - Conseil national

Bezzola (R/GR)	17
Binder (V/ZH)	11
Bircher Peter (C/AG)	10
Bodenmann (S/VS)	21
Bürgi (C/SZ), Berichterstatter	4, 19
Carobbio (S/TI)	16
Cavadini Adriano (R/TI)	5, 19
Comby (R/VS)	15
Diener (G/ZH)	9
Dreher (A/ZH)	17
Epiney (C/VS)	18
Friderici Charles (L/VD)	12
Giger (R/SG)	9
Hämmerle (S/GR)	6, 21
Herczog (S/ZH)	18
Hollenstein (G/SG)	10
Jeanprêtre (S/VD)	13
Kühne (C/SG)	16
Maeder (U/AI)	13
Ogi (V), Bundesrat	19, 21
Scherrer Jürg (A/BE)	14, 19
Stalder (D/BE)	14
Stelger (S/ZH)	15
Steinegger (R/UR)	15
Strahm Rudolf (S/BE)	16
Wanner (R/SO)	2, 3
Zwygart (U/BE)	8

2.2 Ständerat - Conseil des Etats

Bisig (R/SZ)	38
Bloetzer (C/VS)	37
Büttiker (R/SO)	37
Cavadini Jean (L/NE)	39
Cavelty (C/GR)	39, 48
Danloth (C/UR)	30, 48
Delalay (C/VS)	40
Frick (C/SZ)	43
Gadient (V/GR), Berichterstatter	25, 26, 27, 35, 48
Iten Andreas (R/ZG)	40
Küchler (C/OW)	35
Loretan R/AG)	38
Mornioli (D/TI)	41
Ogi (V), Bundesrat	45
Onken (S/TG)	43
Plattner (S/BS)	32
Rüesch (R/SG)	42
Schoch (R/AR)	44
Schüle (R/SH)	34
Ziegler Oswald (C/UR)	41, 50

**Nationalrat
Conseil national**

Sitzung vom	16.12.1992	
	18.06.1993	(Schlussabstimmung)
Séance du	16.12.1992	
	18.06.1993	(Vote final)

92.016

**Schutz des Alpengebietes
vor dem Transitverkehr.
Volksinitiative****Protection des régions alpines
contre le trafic de transit.
Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Februar 1992 (BBl II 877)
Message et projet d'arrêté du 12 février 1992 (FF II 865)
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

91.303

**Standesinitiative Uri
Schutz vor dem Transitverkehr
Initiative du canton d'Uri
Protection contre les atteintes
du trafic de transit**

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

Wortlaut der Initiative vom 4. März 1991

Der Kanton Uri reicht dem Bund als Standesinitiative ein Begehren auf Ergänzung der Bundesverfassung durch folgende neue Artikel ein:

Art. 36quater (neu)

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Übergangsbestimmungen, Art. 19 (neu)

1. Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss 15 Jahre nach der Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.

2. Unabhängig davon hat der Bund unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen so zu fördern, dass der Gütertransitverkehr auf der Schiene für den Benutzer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse. In diesem Sinne ist der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizerischen Bundesbahnen zu ändern.

Texte de l'initiative du 4 mars 1991

Le canton d'Uri dépose auprès de la Confédération une initiative demandant l'inclusion dans la Constitution fédérale des nouveaux articles suivants:

Article 36quater (nouveau)

1. La Confédération protège la région des Alpes des effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances liées à ce trafic à un niveau qui soit sans danger pour l'espèce humaine, la faune et la flore, ainsi que pour leurs habitats.

2. Le trafic transalpin des marchandises en transit à travers la Suisse se fait par rail. Le Conseil fédéral en règle les modalités par voie d'ordonnance. Les dérogations ne sont admises que si elles sont indispensables. La loi précise les dérogations admissibles.

3. La capacité des routes de transit à travers les Alpes ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à décharger les localités du trafic de transit sont exceptées.

Dispositions transitoires. Article 19 (nouveau)

1. Le transfert du trafic de transit des marchandises vers le rail doit être achevé dans un délai de 15 ans après l'acceptation de l'article 36quater, alinéa 2.

2. La Confédération doit en outre prendre des mesures immédiates pour promouvoir le transport combiné, y compris les installations mobiles et fixes de transbordement afférentes, de telle sorte que le transit des marchandises par rail soit plus économique pour l'usager que le transport routier. Le mandat de la Confédération aux CFF est à modifier en ce sens.

Herr Wanner unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 3. März 1991 haben die Urner Stimmberechtigten in einer Volksabstimmung die vom Regierungsrat und Landrat vorgelegte Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» mit 6695 Ja- zu 1555 Neinstimmen angenommen.

Mit Schreiben vom 4. März 1991 überwiesen Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri die Standesinitiative an die Schweizerische Bundesversammlung mit dem Ersuchen, die Standesinitiative zu beraten und darüber zu entscheiden.

Begründung der Initianten (gekürzt)

Im August 1989 reichte ein Initiativkomitee bei der Standeskanzlei Uri ein Volksbegehren ein für eine Urner Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr». Dazu hat der Regierungsrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der die Anliegen der Initianten grundsätzlich übernimmt. Nachdem der Landrat diesem Gegenvorschlag zugestimmt hatte, zogen die Initianten ihr Begehren zurück. Deshalb haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einzig über die so bereinigte Vorlage einer Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» abzustimmen.

Die Vorlage will rechtsverbindliche Vorschriften, um den Transitverkehr zu begrenzen, um den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern und auf den weiteren Ausbau von Transitstrassen im Alpengebiet zu verzichten. Die Verlagerung Strassen/Schiene muss 15 Jahre nach Annahme dieser Vorlage abgeschlossen sein; zudem wird vom Bund verlangt, sofort Massnahmen zu ergreifen, um unseren Lebensraum vom Gütertransitverkehr auf der Strasse möglichst zu entlasten. Regierungsrat und Landrat empfehlen dem Volk, die Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» anzunehmen.

Ausgangslage

Heute wird unser Kanton durch den Transitverkehr, insbesondere durch den Transitschwerverkehr, in hohem Masse belastet. Die jährliche Zunahme an Fahrzeugen auf der Nationalstrasse beträgt, z. B. für den Schwerverkehr, jeweils aufs Vorjahr bezogen, rund 20 Prozent. Im Durchschnitt durchfahren im Jahre 1990 täglich etwa 2000 Lastwagen den Gotthard. Im Hinblick auf diese Tatsachen sind Massnahmen notwendig, welche Luftverschmutzung, Lärm und andere Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Mass senken.

Grundanliegen der Standesinitiative

Die Initianten begründeten das Volksbegehren wie folgt: «Durch Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsveränderung und gefährliche Transporte droht der Transitverkehr die

ökologisch empfindlichen Alpentäler als Lebensraum und touristisches Kapital der Bergkantone zu zerstören. Die Prognosen prophezeien uns mit der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes ein weiteres massives Anwachsen des Verkehrs. Der Kanton Uri darf nicht dem Transitverkehr geopfert werden. Darum soll der Bund den verbindlichen Auftrag erhalten, – den Transitverkehr auf ein erträgliches Mass zu begrenzen; – den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, und – auf jeden weiteren Ausbau der Transitstrassen im Alpengebiet zu verzichten.»

Mit dem bereinigten Initiativtext, wie er zur Abstimmung gelangt, wird dem Anliegen der Initiative im vorgesehenen Verfassungsartikel vollständig Rechnung getragen. Zudem wird im Rahmen der Uebergangsbestimmungen sichergestellt, dass die Verlagerung innerhalb eines klar definierten Zeitraums vollzogen werden muss. Ueberdies verlangt der Vorschlag aber bereits für die Zwischenzeit Massnahmen, welche die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschleunigen.

Würdigung der Vorlage

Die Abstimmungsvorlage will klare Rechtsvorschriften, die den Transitverkehr begrenzen und den Transitschwerverkehr auf die Schiene verlagern. Ebenso soll auf den weiteren Ausbau von Transitstrassen im Alpengebiet verzichtet werden. Mit der Umlagerung auf die Schiene wird eine Hauptforderung unseres Kantons, wie sie im Zusammenhang mit der Transitverkehrsbewältigung stets gestellt wird, erfüllt. Es handelt sich dabei um eine der wichtigsten Massnahmen, damit die «Umweltbilanz Uri» und damit die Lebensqualität in unserem Kanton gegenüber heute verbessert wird. Mit dem Verbot eines weiteren Ausbaus von Transitstrassenkapazität im Alpenraum wird auch der Bau der zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard nicht mehr möglich. Eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard würde erheblichen Mehrverkehr und damit auch höhere Immissionen mit sich bringen. Damit würden die Verbesserungen, wie sie im Massnahmenplan zur Einhaltung der Luftreinhalteverordnung von der Regierung vorgeschlagen werden, per saldo kompensieren.

Schliesslich verlangt die Vorlage, dass die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene nach 15 Jahren ab Annahme der Initiative abgeschlossen sein muss. Bis zu diesem Zeitpunkt hat der Bund die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen, damit die Transigtüter im Sinne der Initiative von der Schiene übernommen werden können.

Es muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Annahme des Vorschlags mindestens ein Jahrzehnt vergehen wird, bis die Verlagerung, die bereits heute eine unbestrittene Notwendigkeit darstellt, rechtsverbindlich abgeschlossen ist. Uri kann aber nicht mehr 15 Jahre warten, bis umlagernde Massnahmen verwirklicht werden. Darum soll der Bund angehalten werden, unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr so zu fördern, dass die Verlagerung des Transitschwerverkehrs freiwillig aufgrund wirtschaftlicher Kriterien einsetzt.

Diese Massnahmen haben die Aufgabe, den Alpenraum von einem Teil der negativen Auswirkungen des Gütertransitverkehrs zu entlasten. Damit hat der Bund alles zu unternehmen, um den zukunftssträchtigen kombinierten Verkehr nachhaltig und wirksam zu fördern. Wenn die wirtschaftliche Attraktivität des Eisenbahntransportes gegenüber dem der Strasse steigt, werden sich die Transigtüterströme auf die Schiene verlagern. Unter dem Begriff Wirtschaftlichkeit sind aber nicht nur rein finanzielle Aspekte zu verstehen. Vielmehr müssen darunter auch alle übrigen Elemente gesehen werden, welche im Zusammenhang mit der Wahl eines Transportmittels von Bedeutung sind, wie z. B. Transportsicherheit, Geschwindigkeit, einfache Transportabwicklung usw.

Bedeutung einer Standesinitiative

Die Standesinitiative ist nicht eine Volksinitiative im herkömmlichen Sinn. Sie ist ein Antrag an die Bundesversammlung, gesetzgeberische Massnahmen zu ergreifen.

Antrag

Gestützt auf diese Ueberlegungen beantragen der Landrat und der Regierungsrat dem Volk, die Urner Standesinitiative

«Schutz vor dem Transitverkehr» im Interesse unseres Lebensraumes anzunehmen.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat am 4. Mai 1992 eine Delegation der Regierung des Kantons Uri angehört und die Standesinitiative eingehend beraten.

Die Standesinitiative lautet weitgehend gleich wie die Volksinitiative «Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr» (92.016). Einzig Absatz 2 von Artikel 19 der Uebergangsbestimmungen ist zusätzlich aufgenommen worden, und die Frist in Absatz 1 beträgt 15 statt 10 Jahre. Die Ueberlegungen des Bundesrates in der Botschaft zur Volksinitiative gelten deshalb weitgehend auch für die Standesinitiative. Ein Minderheitsantrag, die Standesinitiative des Kantons Uri als Gegenvorschlag zur erwähnten Volksinitiative zur Abstimmung zu bringen, wird mit dem Geschäft 92.016 behandelt.

Die Anliegen der Standesinitiative sind zum Teil in den Artikeln 1. und 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) aufgenommen worden. Diese Artikel haben folgenden Wortlaut:

Art. 1

Ziele

Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 2

Förderungsmassnahmen

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le 3 mars 1991, les électeurs du canton d'Uri ont dans une votation populaire accepté par 6695 oui contre 1555 non l'initiative «Protection contre le trafic de transit» adoptée par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Dans une lettre du 4 mars 1991, le landammann et le gouvernement du canton d'Uri ont transmis l'initiative à l'Assemblée fédérale suisse avec demande d'en débattre et de prendre une décision.

Développement des auteurs de l'initiative (résumé)

En août 1989, un comité d'initiative a déposé à la Chancellerie du canton d'Uri une initiative cantonale relative à la «protection contre le trafic de transit». Le Conseil d'Etat a élaboré un contre-projet qui reprend les objectifs des auteurs de l'initiative. Le Grand Conseil ayant approuvé ce contre-projet, les auteurs de l'initiative ont retiré leur demande. C'est ainsi que les citoyennes et les citoyens doivent uniquement se prononcer sur le projet remanié de l'initiative.

Le projet vise à créer des prescriptions légales propres à limiter le trafic de transit, à transférer le transit des marchandises sur le rail et à renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine. Le transfert de la route vers le rail doit être terminé dans les 15 ans suivant l'adoption du projet. De plus, la Confédération est priée de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour délester le plus possible notre espace vital du transit routier des marchandises.

Le Conseil d'Etat et le Grand Conseil recommandent au peuple d'accepter l'initiative cantonale.

Situation initiale

A l'heure actuelle, notre canton est fortement grevé par le transit, notamment par le transit des véhicules lourds. Chaque année, l'augmentation des véhicules lourds circulant sur la route nationale est d'environ 20 pour cent par rapport à l'année pré-

cédente. En 1990, quelque 2000 camions ont emprunté chaque jour l'itinéraire du Gothard. Etant donné ces faits, des mesures s'imposent pour réduire à un niveau supportable la pollution de l'air, le bruit et les autres nuisances.

Objectifs fondamentaux de l'initiative cantonale

Les auteurs de l'initiative ont justifié comme il suit leur projet: Avec la pollution de l'air, le bruit, la défiguration du paysage et les transports dangereux, le trafic de transit menace de détruire les vallées alpines, dont l'écologie est fragile et qui représentent l'espace vital et le capital touristique des cantons de montagne. Les pronostics indiquent que la libéralisation du marché européen des CE provoquera une nouvelle augmentation considérable des transports. Le canton d'Uri ne saurait être sacrifié sur l'autel du transit. C'est pourquoi le mandat impératif suivant doit être donné à la Confédération:

– réduire le trafic de transit à un niveau supportable;

– transférer le trafic des marchandises vers le rail et renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine.

Avec le texte remanié mis en votation, les objectifs de l'initiative sont tout à fait pris en compte dans l'article constitutionnel proposé. Les dispositions transitoires prévoient également que le transfert doit être réalisé durant une période définie avec précision. Le projet exige en outre que des mesures soient mises en oeuvre dans l'intervalle pour accélérer le transfert du transit des marchandises de la route vers le rail.

Appréciation du projet

Le projet mis au vote vise à créer des dispositions juridiques claires permettant de limiter le trafic de transit et de déplacer vers le rail le trafic de transit lourd. De même, il tend à renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine. Le transfert vers le rail constitue une exigence fondamentale que notre canton a toujours posée en relation avec l'écoulement du trafic. Il s'agit en l'occurrence de l'une des principales mesures nécessaires pour que le bilan écologique d'Uri et, partant, la qualité de vie dans notre canton soient améliorés par rapport à la situation actuelle. Avec l'interdiction de toute extension des routes de transit dans la région alpine, il ne sera plus possible de construire une deuxième galerie routière à travers le Gothard. Un tel ouvrage entraînerait un trafic supplémentaire considérable et provoquerait aussi de plus grandes nuisances. De ce fait, les améliorations proposées par le gouvernement pour respecter l'ordonnance sur la protection de l'air seraient réduites à néant. Enfin, le projet demande que le transfert du transit des marchandises de la route vers le rail soit terminé dans les quinze années qui suivent l'adoption de l'initiative. D'ici là, la Confédération est tenue de mettre à disposition les infrastructures de transport nécessaires pour que les marchandises en transit puissent être prises en charge par le rail, conformément à l'initiative.

Il faut partir du principe qu'en cas d'acceptation du projet, il se passera au moins une décennie avant que le transfert, qui constitue aujourd'hui déjà une nécessité incontestée, soit terminé de manière efficace. Uri ne peut cependant plus attendre quinze ans pour que les mesures de transfert soient réalisées. La Confédération doit dès lors être tenue de prendre des mesures immédiatement pour encourager le trafic combiné et pour que le transfert du trafic lourd se fasse volontairement sur la base de critères économiques. Ces mesures ont pour but de décharger la région alpine d'une partie des répercussions négatives de ce trafic. Cela étant, la Confédération doit tout mettre en oeuvre pour soutenir de manière durable et efficace le trafic combiné, qui est appelé à se développer. Si l'attrait économique du transport ferroviaire augmente par rapport à celui de la route, les flux du transit des marchandises se déplaceront vers le rail. La notion de rentabilité ne doit toutefois pas englober uniquement des aspects purement financiers. Il faut, au contraire, tenir compte également de tous les autres éléments qui ont de l'importance en relation avec le choix d'un moyen de transport. Il s'agit, en l'occurrence, de la sécurité de l'acheminement, de la vitesse, de la simplification du transport, etc.

Importance de l'initiative cantonale

L'initiative cantonale ne constitue pas une initiative populaire au sens traditionnel. C'est une proposition faite à l'Assemblée fédérale pour que celle-ci prenne des mesures législatives.

Proposition

Vu des considérations, le Grand Conseil et le Conseil d'Etat proposent au peuple d'accepter l'initiative relative à «la protection contre le trafic de transit», dans l'intérêt de notre espace vital.

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications a entendu le 4 mai 1992 une délégation du gouvernement du canton d'Uri et a traité de manière approfondie l'initiative du canton.

L'initiative du canton a pratiquement la même teneur que l'initiative populaire «Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (92.016). Seul le deuxième paragraphe de l'article 19 des dispositions transitoires a été ajouté ultérieurement et le délai prévu au paragraphe 1 mentionne une durée de 15 ans au lieu de 10 ans. Les considérants du Conseil fédéral dans le message sur l'initiative populaire valent par conséquent dans une très large mesure pour l'initiative du canton. Une proposition de minorité demandant de transformer l'initiative du canton d'Uri en contre-projet de l'initiative populaire mentionnée, sera traitée avec l'objet 92.016.

Les exigences de l'initiative du canton ont été en partie réalisées dans les articles premier et 2 de l'arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin), du 4 octobre 1991. Ces articles ont la teneur suivante:

Art. 1**Buts**

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, délester les routes du trafic marchandises sur des grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution, actuellement excessive.

Art. 2**Mesures de promotion**

Afin de promouvoir la réalisation des objectifs figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées seront prises pour que le trafic marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Antrag der Kommission**Mehrheit**

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Diener, Béguelin, Bircher Silvio, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission**Majorité**

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Diener, Béguelin, Bircher Silvio, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Donner suite à l'initiative

Bürgi, Berichterstatter: Der Bundesrat legt in seiner Botschaft eingehend dar, weshalb die Initiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr (Alpen-Initiative) abzulehnen sei. Ich muss seine Argumente nicht wiederholen und kann mich auf einige grundsätzliche Fragen beschränken.

Absatz 1 des in der Initiative vorgesehenen Verfassungsartikels enthält allgemeine Zielsetzungen, die keine Probleme bieten sollten.

Absatz 2 will eine zwangsweise Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Bahn.

An sich ist diese Forderung nicht unsympathisch. Sie wird heute auch schon weitgehend erfüllt. Der alpenquerenden Transitgüterverkehr durch die Schweiz wird zu rund 80 Prozent mit der Bahn bewältigt. Ein Problem liegt darin, dass zum alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz nur rund 40 Pro-

zent von Grenze zu Grenze erfolgen; die übrigen 60 Prozent sind Import-, Exportverkehr sowie Verkehr zwischen dem Kanton Tessin und der übrigen Schweiz.

Die Initiative mit ihrer Bestimmung «von Grenze zu Grenze» würde eine Diskriminierung der ausländischen Lastwagen mit sich bringen. Dies würde zweifellos zu Retorsionsmassnahmen führen. Konkret könnten z. B. Deutschland den schweizerischen Transportunternehmern verbieten, im Transit nach Holland und Dänemark zu fahren.

Ein Hauptproblem liegt darin, dass die Initiative Zwangsmassnahmen will, um den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. In unserer in der letzten Zeit viel gerühmten freien Schweiz sind Zwangsmassnahmen ein Greuel.

Ich frage Sie: Wie lange wollen wir Schweizerinnen und Schweizer uns selber fortlaufend unter neue Zwangsmassnahmen stellen?

Die vom Volk in der Abstimmung über die Neat sanktionierte Politik des Bundesrates und des Parlaments will die Verlagerung mit gezielten marktwirtschaftlichen Massnahmen erreichen, besonders mit dem Bau der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale und den schon jetzt bestehenden Einschränkungen im Strassengüterverkehr.

Wir haben in der jüngsten Geschichte die Folgen einer zwangsweisen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene z. B. in der ehemaligen DDR gesehen. Dort bestand ein Zwang, den Güterverkehr weitgehend auf der Schiene abzuwickeln. Die Bahn wurde, gerade weil die Konkurrenz fehlte, unrationell geführt und die Infrastruktur war am Schluss total verlottert. Dass eine solche Politik langfristig nichts zur Verbesserung der Umwelt beiträgt, hat sich dort deutlich gezeigt.

Wir wollen bei uns die bestehenden Einschränkungen für den Schwerverkehr grundsätzlich weiterführen, auch wenn dies dem Ausland zum Teil nicht gefällt, und die marktwirtschaftlichen Kräfte funktionieren lassen. Dazu gehört auch, dass der Schwerverkehr die von ihm verursachten Kosten deckt. Wir wollen aber den Markt beeinflussen, indem wir eine sehr gute Eisenbahnlinie anbieten.

Bis heute haben die europäischen Länder den Strassenverkehr gegenüber der Bahn mit marktwirtschaftlichen Massnahmen bevorzugt, indem sie den Strassenbau massiv förderten, ohne vom Motorfahrzeugverkehr die entsprechende Kostendeckung zu verlangen. Im Güterverkehr hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Kombination von Schiene und Strasse für grössere Distanzen sinnvoll ist. Es ist unsinnig, Hunderte von Lastwagenfahrern hintereinander über lange Distanzen je ein Fahrzeug mit Motor führen zu lassen, wenn es möglich ist, einen Container, den Aufbau des Fahrzeuges oder den Sattelanhänger auf die Bahn zu verladen und ohne Zeitverlust am Bestimmungsort übernehmen zu lassen.

Es braucht allerdings noch verschiedene Massnahmen, um den kombinierten Verkehr attraktiver zu gestalten. Dabei geht es u. a. um zweckmässige Umschlagstellen, die nicht zu weit entfernt sind und keinen Zeitverlust bringen, elektronische Verbindungsmittel, um einen Partner für den Endtransport auf der Strasse zu finden sowie zur Reservation eines Platzes auf dem entsprechenden Zug usw.

Die Politik der EG geht voll in diese Richtung, so dass wir optimistisch sein können. Solange die Gotthard-Autobahn nicht ausgebaut wird und die im Strassenverkehrsgesetz vorgesehenen Beschränkungen Gültigkeit haben, hat der Lastwagenunternehmer kein Interesse daran, auf der Strasse durch die Schweiz zu fahren. Das gilt schon heute, wo rund 80 Prozent des Güterverkehrs auf der Bahn durch den Gotthard rollen, und wird noch mehr in der Zukunft gelten, wenn die Leistungen der Bahn besser sein werden.

Sollten die bisherigen Beschränkungen nicht genügen, besteht die Möglichkeit, höhere Strassenbenutzungsgebühren zu erheben. Die heutigen Tagesansätze der Schwerverkehrsabgabe haben die Unternehmer nicht davon abgehalten, Güter auf der Strasse zu transportieren. Im Gegenteil, die Tagesansätze unserer Schwerverkehrsabgabe sind niedriger als die Gebühren am Mont Blanc und am Brenner und ziehen somit den Verkehr noch an. Eine Erhöhung unserer Gebühren wäre möglich. Auch der Transitvertrag EG/Schweiz lässt Strassenbenutzungsgebühren für bestimmte Strecken ausdrücklich zu.

Zusammengefasst: die Schweiz baut die Schiene aus und nicht die Strasse. Damit kann sie die europäische Verkehrspolitik entscheidend beeinflussen. Der Personenverkehr soll dank schnellen Eisenbahnen vermehrt auf der Schiene und weniger auf der Strasse oder in der Luft abgewickelt werden. Der Güterverkehr soll im kombinierten Verkehr erfolgen. Die Schweiz hat ein grosses Interesse daran, dass der europäische Verkehr sich in dieser Richtung entwickelt, und sie trägt an der wichtigsten Stelle selbst dazu bei.

Die Anliegen der Absätze 1 und 2 der Volksinitiative und der Standesinitiative sind zum Teil in den Artikeln 1 und 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale aufgenommen worden. Diese Artikel haben folgenden Wortlaut:

«Artikel 1, Ziele: Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienekorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Artikel 2, Förderungsmassnahmen: Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.»

Im Grunde sind diese zwei Artikel schon ein indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative.

Absatz 3 der Initiative verlangt, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Dies entspricht der Politik des Bundesrates und des Parlamentes. Dieser Teil der Initiative wurde nur durch die Forderung nach einer zweiten Tunnelröhre beim Gotthardstrassentunnel provoziert. Die Bestimmung in der Initiative würde aber grosse Auslegungsprobleme mit sich bringen. Wären z. B. die N 4 am Axen oder eine zweispurige Südumfahrung von Visp eine Umfahrungsstrasse im Sinne der Initiative? Ich würde sagen ja; denn sie erhöhen nicht die Kapazität der Gotthard-Autobahn. Aber solche Fragen würden zu endlosen Diskussionen Anlass geben.

Noch ein Wort zur Standesinitiative Uri. Diese lautet weitgehend gleich wie die Volksinitiative. Einzig Absatz 2 von Artikel 19 der Uebergangsbestimmungen ist zusätzlich aufgenommen worden, und die Frist in Absatz 1 beträgt 15 statt 10 Jahre.

Die Ueberlegungen des Bundesrates in der Botschaft zur Volksinitiative gelten deshalb weitgehend auch für die Standesinitiative Uri. Die Kommission hat Vertreter der Alpen-Initiative sowie Vertreter der Standesinitiative Uri angehört.

Nach eingehender Beratung empfiehlt die Kommission mit 13 zu 8 Stimmen bei einer Enthaltung, dem Bundesrat zu folgen und die Volksinitiative abzulehnen. Ein Antrag, den Text der Standesinitiative Uri, die eine längere Uebergangsfrist vorsieht, als Gegenvorschlag zur Volksinitiative zu unterbreiten, wurde mit 12 zu 8 Stimmen abgelehnt.

Mit 13 zu 7 Stimmen beantragt die Kommission, der Standesinitiative Uri keine Folge zu geben.

Im Namen der Kommission empfehle ich Ihnen, den Kommissionsbeschlüssen zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Cavadini Adriano, rapporteur: Nous traitons ici deux initiatives: une initiative populaire et une initiative du canton d'Uri. Elles ont le même but, c'est-à-dire de protéger les régions alpines contre le trafic de transit. Le Conseil fédéral, en ce qui concerne l'initiative populaire, propose de la rejeter. La majorité de la Commission des transports et des télécommunications propose de rejeter les deux initiatives.

Que veulent les deux initiatives? Premièrement, protéger la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Deuxièmement, selon les initiatives, obliger les marchandises qui traversent la Suisse à emprunter le chemin de fer. Troisièmement, empêcher d'augmenter la capacité des routes de transit dans les régions alpines. Pour réaliser leur objectif du

transport obligatoire des marchandises en transit par chemin de fer, les deux initiatives proposent des délais: l'initiative populaire, dix ans, l'initiative du canton d'Uri, quinze ans. De plus, cette dernière demande que la Confédération prenne des mesures immédiates pour promouvoir le transport combiné et pour le rendre plus économique par rapport au transport routier.

La commission a entendu les représentants des deux initiatives et, après discussion, elle vous propose de les rejeter pour les raisons suivantes. Premièrement, les transversales alpines et l'accord sur le transit que nous venons de discuter vont déjà dans la direction souhaitée par les deux initiatives. Il suffit de lire l'article premier et l'article 2 de l'arrêté sur les transversales alpines qui vont précisément dans cette direction. L'article premier stipule qu'il faut délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances pour entraîner une baisse de la pollution actuellement excessive. L'article 2 dit: «..., des mesures appropriées seront prises pour que le trafic de marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.» On trouve les mêmes affirmations dans l'article premier et dans l'article 11 de l'accord sur le transit que nous avons discuté ce matin.

Deuxièmement, si on regarde les chiffres, ils montrent que les limitations à 28 tonnes pour les autocars et l'interdiction de circulation la nuit et les jours fériés ont eu un effet positif sur le trafic de transit en Suisse (par la Suisse, transit d'environ 300 000 autocars par année et en Autriche, de 1 300 000). En outre, plus de 80 pour cent des marchandises transportées à travers les Alpes en Suisse empruntent déjà le rail. Si en plus on considère seulement le trafic de transit en Suisse, on note qu'en 1989 10 pour cent a utilisé la route, 58 pour cent le train et 32 pour cent le transport combiné. Les chiffres prouvent donc que la Suisse a déjà développé une stratégie et une politique efficaces pour limiter le trafic de transit sur ses routes.

Troisièmement, l'accord sur le transit, sauf quelques modestes exceptions, nous garantit le maintien de nos limites pour les autocars, les 28 tonnes et les interdictions de circulation la nuit et les jours fériés, ainsi que les dimanches. Cet accord représente en tout cas une barrière contre une augmentation effective du trafic de transit, et en plus il nous garantit la possibilité de circuler avec nos autocars et des véhicules d'une capacité de 40 tonnes en Europe. Dans le respect de nos limites, nous ne pouvons pas envisager une obligation impérative de passer au rail pour les transporteurs étrangers sans provoquer de graves mesures de rétorsion en Europe contre nos entreprises de transport. Après le vote du 6 décembre, je ne crois pas que nous nous trouvons dans la meilleure position pour appliquer les dispositions voulues par les initiatives, même s'il y a un délai de dix ou quinze ans pour y parvenir.

Une discrimination envers les étrangers ne serait pas acceptée par la Communauté. Comme je viens de le dire, elle déclencherait des rétorsions contre les transporteurs suisses.

S'agissant des mesures immédiates, il faut rappeler que les chemins de fer sont en train d'augmenter la capacité de transport à travers le Gothard pour permettre le transit d'un plus grand nombre de camions et de marchandises par train en attendant la réalisation de la nouvelle transversale alpine. Dans deux ans, on aura une mesure immédiate supplémentaire comme le demande l'initiative du canton d'Uri. Enfin, le Conseil fédéral dispose de la faculté de prévoir des mesures de déplacement du trafic marchandises vers le rail en fonction des transversales et en tenant compte des intérêts de la Suisse et de nos partenaires étrangers. Il y a une marge de manoeuvre qui laisse encore beaucoup de possibilités avec des mesures qui doivent aider à aller dans cette direction, sans en arriver à des contraintes comme le veulent les deux initiatives.

En ce qui concerne l'extension du réseau routier dans les Alpes, il est clair que l'on pense au deuxième tunnel autoroutier du Gothard. On a déjà répété plusieurs fois qu'il s'agit ici d'une faute initiale. On a construit le tunnel actuel avec deux voies et on a constaté les problèmes que cela pose, surtout dans les moments de grande circulation, avec les colonnes dans les cantons d'Uri et du Tessin. Le problème du doublement du tunnel du Gothard n'est pas une préoccupation immédiate,

mais on ne pas éviter qu'un jour, comme le souhaitent les deux initiatives, cette possibilité soit examinée par nous. D'autre part, même dans les régions alpines, il y a des routes qui ont à servir des intérêts locaux. Dans ces cas, il faudra peut-être envisager des améliorations et des modifications. On ne peut donc pas bloquer ces possibilités d'adaptation avec de telles propositions si l'adaptation est nécessaire aux intérêts locaux et régionaux.

Pour tenir compte des requêtes du canton d'Uri, qui sont aussi en partie celles du canton du Tessin, il faut que le Conseil fédéral, dans le choix des voies d'accès aux transversales alpines, fasse preuve d'une grande sensibilité et qu'il essaye de trouver, sur le territoire de ces deux cantons, qui sont déjà beaucoup sacrifiés pour les infrastructures de transport routier et ferroviaire, des solutions adéquates. Il ne doit pas imposer des voies d'accès qui ne seront pas acceptées par les autorités de ces deux cantons. Je crois que dans ce choix le Conseil fédéral peut précisément encore tenir compte des désirs exprimés dans l'initiative du canton d'Uri.

Pour toutes ces raisons la commission est parvenue à la conclusion que les deux initiatives ne peuvent pas être acceptées. Par 13 voix contre 8 et 1 abstention, elle a refusé l'initiative populaire; par 13 voix contre 7, l'initiative du canton d'Uri et par 12 voix contre 8, un contre-projet qui vous est aussi présenté et qui reprend pratiquement l'initiative du canton d'Uri, avec un délai de 15 ans. Ce contre-projet a aussi été rejeté par la commission.

Je vous propose donc de suivre nos recommandations et de ne pas approuver ces deux initiatives.

Hämmerle, Sprecher der Minderheit I: Warum wird erstmals in der Geschichte des schweizerischen Bundesstaates eine Volksinitiative von Leuten aus den Alpen zum Schutz der Alpen lanciert? Warum ist es ausgerechnet eine Verkehrsinitiative?

Das Ökosystem Alpen ist unbestrittenermassen besonders empfindlich, und die extreme Wachstumsbranche Transitverkehr ist dessen grösste Bedrohung. Während das Mittelland sich breit und offen präsentiert, sind die besiedlungsfähigen Alpentäler eng und schmal. Auf diese Täler/konzentriert sich die gesamte Infrastruktur für Verkehr und Energie; da sind die Wohngebiete, da muss sich die Landwirtschaft ihre Lebensgrundlagen suchen. Aus all diesen Gründen bedarf das Alpengebiet eines besonderen Schutzes. Dies ist das Anliegen der Alpen-Initiative.

Doch selbstverständlich kommt dieser Schutz nicht nur dem Alpenraum, sondern dem ganzen Land zugute. Wenn nämlich die Alpentäler vom Strassentransitverkehr entlastet werden, profitieren von dieser Entlastung auch viele Städte und Agglomerationen, z. B. Gebiete rund um Basel, Luzern, Chiasso, Genf oder Lausanne.

Die Alpen-Initiative ist einfach und klar formuliert. Es gibt kein Kleingedrucktes, es gibt keine Fussangeln. Sie enthält einen Grundsatz und zwei Forderungen:

1. Die zwingende Verlagerung des Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene.
2. Die Absage an einen weiteren Ausbau der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet.

Das heisst – es wurde schon mehrmals angetönt –: keine zweite Röhre am Gotthard, keine dritte und vierte Spur am San Bernardino.

Ueber beide Punkte herrscht in der Schweiz mehr oder weniger weitgehend Einigkeit. Fast alle erklären, der Transitgüterverkehr gehöre auf die Schiene. Nur wenige – wir haben einige schon gehört – wollen die zweite Autobahnröhre am Gotthard. Aber festgeschrieben ist dieser verbale Konsens nirgends, weder im Transitabkommen noch im Neat-Beschluss noch sonstwo. Absichtserklärungen und Bekenntnisse, auch schöne Bekenntnisse, reichen den verkehrsgeplagten Bewohnern in den Alpentälern nun wirklich nicht.

Zur Neat: Diese Milliardeninvestition macht nur Sinn, wenn sie tatsächlich benützt wird. Die Alpen-Initiative bietet die unentbehrliche Komplementärmassnahme zur Neat. Für die SP genauso wie für die Umweltschutzorganisationen und für unzählige Männer und Frauen, die im September ja gesagt haben

zur Neat, war immer und ist auch heute noch klar, dass die Neat nur Sinn macht, wenn sie durch die Bestimmungen der Alpen-Initiative gestützt, abgesichert ist.

Wir waren und wir sind nicht bereit, für die Neat viele Milliarden Franken im Fels zu verlocken und erst noch einen wachsenden Transitgüterverkehr auf der Strasse hinzunehmen, für den wir dann womöglich noch eine zweite Röhre am Gotthard bauen sollen, derweil die SBB-Defizite weiter ins Unermessliche steigen. Dieses Horrorszenario wird durch die Alpen-Initiative – und nur durch die Alpen-Initiative – verhindert.

Welches sind denn eigentlich die Argumente gegen diese Initiative? Ich will auf zwei eingehen:

1. Es wird gesagt, die Alpen-Initiative renne offene Türen ein. Ihre Anliegen seien weitgehend erfüllt. Es trifft zu: Schon heute wickelt sich in der Schweiz – anders als in Oesterreich oder Frankreich – der Grossteil des Gütertransitverkehrs durch die Alpen auf der Schiene ab, doch nimmt der Anteil, der sich auf der Schiene abwickelt, kontinuierlich ab. Andererseits nimmt der Gütertransitverkehr durch die Alpen zu wie kein anderer Verkehr.

Wenn wir also kein Gegensteuer geben, dann wird sich das Verhältnis zwischen Schiene und Strasse beim Gütertransitverkehr von Jahr zu Jahr verschlechtern. Politik müsste doch eigentlich heissen: Vorausschauen, und nicht erst reagieren, wenn es schon viel zu spät ist. Darum müssen wir jetzt dafür sorgen, dass dieser Schienenanteil noch grösser wird, als er heute ist, und nicht warten, bis er so klein ist, dass wir gar nichts mehr gegen diese Entwicklung unternehmen können.

2. Es wird behauptet, die Alpen-Initiative sei diskriminierend. Sie sei nicht europakonform, und sie widerspreche internationalen Abkommen. Dies ist unrichtig. Ich muss das etwas genauer aufzeigen.

Zunächst behandelt die Alpen-Initiative alle gleich. Sie richtet sich keineswegs nur gegen ausländische Transporteure. Diese Behauptung lässt sich weder aus dem Wortlaut noch aus dem Sinn der Initiative ableiten. Ich gebe ein Beispiel: Ein Transporteur, der Güter von Frankfurt nach Mailand befördert, muss dies mindestens von Basel nach Chiasso (nach der Initiative) auf der Schiene tun. Vernünftigerweise wird er es auf der ganzen Strecke so halten. Diese Vorschrift gilt unabhängig davon, ob dieser Transporteur nun Schweizer, Italiener oder Holländer ist oder sonst einer Nationalität angehört. Werden diese Güter aber nur von Frankfurt nach Lugano befördert, also importiert, ist die Verlagerung auf die Schiene nicht zwingend. Dies gilt wiederum unabhängig von der Nationalität des Transporteurs. Es wird also niemand durch diese Initiative diskriminiert. Die Inländerbehandlung ist absolut gewährleistet. Hinzu kommen die Fristen. Dies ist der einzige Punkt, in welchem sich die Alpen-Initiative von der Standesinitiative Uri unterscheidet. Die Alpen-Initiative legt eine Uebergangsfrist von 10 Jahren fest. Wenn sie also 1993 angenommen wird und 1994 in Kraft tritt, muss die Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Grenze zu Grenze im Jahr 2004 abgeschlossen sein, ziemlich genau zum Zeitpunkt, in welchem das Transitabkommen, das wir heute beschlossen haben, auslaufen wird. Das Schweizervolk wird dannzumal froh sein, dass es 1993 so weitsichtig war und die Alpen-Initiative angenommen hat. Ohne Transitabkommen und ohne die Bestimmungen der Alpen-Initiative würde das Schweizervolk dann mit ganz leeren Händen dastehen.

Schliesslich legt die Alpen-Initiative, wie es sich für eine Verfassungsbestimmung gehört, nur den beabsichtigten Zustand fest: Ueber die Mittel zur Erreichung dieses Zustandes schweigt sie sich aus, sie lässt diese offen. Sie sind auf einer tieferen Rechtsebene festzulegen. Es ist also falsch, von einer Verbotsinitiative zu sprechen. Es ist nämlich so, dass die Ziele der Alpen-Initiative durch ganz verschiedene Mittel erreicht werden können, nicht nur durch Verbotstafeln in Basel und Chiasso, sondern zum Beispiel auch durch Lenkungsabgaben oder ähnliches, durch Massnahmen, die durchaus europakonform sind.

Man kann keineswegs sagen, die Alpen-Initiative sei eine europafeindliche Initiative. Das Gegenteil trifft zu. Sie ist gegenüber Europa offen, und sie schlägt ein Modell vor, das sinnvollerweise für ganz Europa angewendet werden müsste und

könnte, nämlich den Transitgüterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, unseren Minderheitsantrag zu unterstützen und die Initiative Volk und Ständen zur Annahme zu empfehlen.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen.
Le débat sur cet objet est interrompu.

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00

Zwölfte Sitzung – Douzième séance

Mittwoch, 16. Dezember 1992, Nachmittag
 Mercredi 16 décembre 1992, après-midi

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Schmidhalter

92.016

**Schutz des Alpengebietes
 vor dem Transitverkehr.
 Volksinitiative
 Protection des régions alpines
 contre le trafic de transit.
 Initiative populaire**

Fortsetzung – Suite

* Siehe Seite 2606 hiervoor – Voir page 2606 ci-devant

91.303

**Standesinitiative Uri
 Schutz vor dem Transitverkehr
 Initiative du canton d'Uri
 Protection contre les atteintes
 du trafic de transit**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 2606 hiervoor – Voir page 2606 ci-devant

Zwygart, Sprecher der Minderheit II: Namens der Kommissionsminderheit II beantrage ich Ihnen, zur Volksinitiative einen Gegenvorschlag zu machen und diesem zuzustimmen. Es geht hier um den kombinierten Verkehr. Wir haben in unserem Geschäft einerseits die Alpen-Initiative und andererseits die Initiative des Kantons Uri. Wir schlagen Ihnen vor, die Alpen-Initiative zu übernehmen, aber mit der Uebergangsfrist von 15 Jahren, wie dies die Standesinitiative Uri vorschlägt. Mit anderen Worten: Der Unterschied zwischen Initiative und Standesinitiative ist die Uebergangsfrist von 10 Jahren gegenüber 15 Jahren. Ich mache Ihnen beliebt, auf die längere Frist zu gehen, damit wir diese Uebergangsphase genügend lang erstrecken können und keine Probleme in bezug auf das Transitabkommen schaffen, das wir heute morgen beraten haben. Die Schweiz ist ein Alpenland. Wir können es uns nicht leisten, dieses Gebiet weiteren Zerstörungen preiszugeben. Die Alpen-Initiative hat deshalb grundsätzliche Bedeutung. Der Alpenraum kann uns als Schweizerinnen und Schweizer nicht gleichgültig sein, denn er ist gleichzeitig Lebens- und Kulturraum. Als Dach Europas bezeichnen wir uns des öftern; wenn wir ein Dach sind, sind auch die «Unterliegerländer» betroffen. Wir geben uns alle Mühe, nach Möglichkeit die dezentrale Besiedlung und die Berglandwirtschaft zu schützen. Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass mit unverbindlichen

Erklärungen wenig erreicht wird. Die Alpenkonvention ist eine solche Absichtserklärung, die aber einen unverbindlichen Charakter hat. Diese Konvention wird den abgas- und lärmgeplagten Menschen entlang der Gotthard- oder Bernardino-route keine Erleichterung bringen. Die Alpen-Initiative wäre das dritte Bein neben dem Neat-Beschluss und dem Transitabkommen, um die Verkehrspolitik im Alpenraum sinnvoll und umweltgerecht zu lösen. Erst was drei Beine hat, ist standfest. Mit zwei Beinen, das erfahren wir Menschen des öftern, ist das nicht immer der Fall.

Wir haben mitgeholfen, dem Neat-Beschluss und dem Transitabkommen zum Durchbruch zu verhelfen. Aber trotz diesen nun zu realisierenden Werken sind die rechtsverbindlichen Massnahmen im Verkehrsbereich nur im Grundsatz oder als Randbedingungen enthalten. Sie sind eben in gewisser Hinsicht auch Absichtserklärungen. Wir sind zwar dankbar, dass der Bundesrat erklärt hat, dass er das Ziel hat, den Verkehr, vor allem den Güterverkehr, von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Aber die Frage bleibt offen, ob die Mittel genügen. Die neuesten Zahlen zeugen leider von einer Entwicklung in die falsche Richtung. Offensichtlich hat der Güterverkehr, welcher die Schweiz auf der Strasse durchquert, zugenommen, und die Zahl der Transporte auf der Schiene hat abgenommen. Hier einfach die Zügel schleifen zu lassen wäre verhängnisvoll. Wir müssen etwas Konkretes tun. Beschwichtigende Worte bringen uns nicht weiter.

Wir haben heute also dem Transitabkommen zugestimmt. Das Alpengebiet und besonders die Täler entlang der Strassenachsen sind durch Immissionen belastet, bei welchen Grenzwerte fortlaufend überschritten werden. Dadurch wird aber der Lebensraum beeinträchtigt und die Lebensqualität für den Menschen herabgesetzt, bis hin zur Schädigung. Der kranke Gebirgswald spricht eine beredete Sprache. Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die Sicherheit der Verkehrsachsen des öftern nicht mehr gewährleistet ist. Wenn dazu die Gesundheit ganzer Bevölkerungsgruppen in Frage gestellt und die ökologische Stabilität ganzer Lebensräume ernsthaft bedroht ist, können wir diesen Weg nicht weiter beschreiten. Alle diese erwähnten negativen Auswirkungen sind aber schlechende Gefährdungen. Das fällt nicht sofort ins Auge. Es ist darum ein leichtes, diese Probleme herunterzuspielen, sie überhaupt in Frage zu stellen oder ins Lächerliche zu ziehen. Die Umweltschutzgesetzgebung verlangt, dass Wohngebiete nur bestimmten Emissionen ausgesetzt werden dürfen. Aber leider reichen die heute eingesetzten Mittel offenbar nicht aus, um diese Ziele zu erreichen. Die Alpen-Initiative ist ein Baustein, um zum Ziele zu kommen.

Uns hat die Volksabstimmung zur Standesinitiative Uri beeindruckt. Wenn über vier Fünftel des Stimmbolkes ein Anliegen unterstützen, bei über 80 Prozent Stimmbeteiligung, dann ist das ernst zu nehmen. Offensichtlich fehlen die rechtsverbindlichen Massnahmen, um den Güterverkehr durch die Schweiz konsequent auf die Schiene zu verlegen, denn nur so ist es zu verstehen, dass die Urner zu diesem klaren Entscheid kamen. Nehmen wir dieses Votum ernst!

Mit der nun möglich gewordenen Neat ist diese Forderung auch erfüllbar. Gleichzeitig bietet sie aber gerade der geplagten Bevölkerung entlang der Transitachse Gewähr, dass nicht die Strassenkapazität erhöht wird. Die Forderung der Initiative ist damit nicht nur logisch, sondern auch wirtschaftlich folgerichtig.

Mit der Frist von 15 Jahren brauchen wir keine Angst zu haben, dass wir in Probleme geraten. Man hat meinen Vorschlag in der Kommission mit 12 zu 8 Stimmen ohne Enthaltungen, relativ knapp, abgelehnt. Durch den Gegenvorschlag bekommen wir für die Umsetzung die nötige Zeitspanne und brauchen uns nicht unter Zeitdruck setzen zu lassen, vor allem im Hinblick auf das Transitabkommen.

An und für sich ist man sich ja einig, dass wir die Güter möglichst umweltschonend transportieren sollten. Die im nächsten Jahr beginnende Liberalisierung wird auch die Strassentransporte weiter betreffen. Weil bekanntlich die Lagerhaltung heute immer mehr auf Rädern gemacht wird, ist die Verkehrszunahme programmiert. Die Gütertransporte auf der Strasse sind zu billig, weil nur ein Teil der Sozial- und Umweltkosten

gedeckt wird; die Lenkungsabgaben, um hier Gegensteuer zu geben, sind noch in weiter Ferne. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe kann eventuell in der nächsten Märzsession von uns beraten werden, aber das ist noch nicht sicher. Für die praktische Umsetzung haben wir noch nicht einmal Rechtsmittel. Ich höre schon das beschwörende Gejammer hier im Saal, wenn wir nächstens über diese Schwerverkehrsabgabe reden werden.

Auf der Gotthardroute hat die Zahl der Lastwagen seit der Eröffnung des Gotthardtunnels um 2500 Prozent zugenommen; dass dies Auswirkungen haben muss, ist klar. Da kann man lange beschwörend darauf hinweisen, dass der Transitgüterverkehr nur 7 Prozent ausmache. Wir müssen dort ansetzen, wo es möglich und sinnvoll ist: beim Langstreckenverkehr; das tut die Alpen-Initiative.

Der Bundesrat ist nicht untätig geblieben. Er hat mit der Unterschrift unter das europäische Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) bekannt, dass der ökologisch empfindliche Lebensraum zusätzlichen Schutzes bedarf. Mit der Alpen-Initiative respektive mit dem Gegenvorschlag haben wir Gelegenheit, diesem ausdrücklichen Willen auch die nötige Wirkung angedeihen zu lassen. Was nützen theoretische Erwägungen und akademische Überlegungen, wenn sie sich bei der ersten Gelegenheit für die praktische Umsetzung in Schall und Rauch respektive in Lärm und Rauch und in gute Worte auflösen?

Hüten wir uns davor, uns selber auf die Schulter zu klopfen und zu sagen: Wir haben schon viel gemacht. Solange die Menschen und die Natur dabei zugrunde zu gehen drohen, genügt das nicht – es braucht mehr.

Ich bitte Sie, der Kommissionsminderheit II und dementsprechend dem Gegenvorschlag zuzustimmen, damit wir dem Anliegen der Alpen-Initiative gerecht werden können, mit der entsprechenden Uebergangsfrist.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Wir sprechen zurzeit sehr eifrig über politische Gräben. Unser Augenmerk richtet sich mehrheitlich auf die Minderheiten, die bei den Beschlüssen der Mehrheiten unterliegen. Unser Augenmerk liegt zurzeit auch sehr stark auf den Frustrationen; das scheint mir richtig und wichtig. Ebenso wichtig scheint es mir, dass wir nicht nur darüber sprechen, sondern in unseren Handlungen auch entsprechende Konsequenzen ziehen.

Wir behandeln heute die Alpen-Initiative und die Standesinitiative des Kantons Uri. Diese Thematik zeigt einmal mehr einen weiteren, tiefen Graben in unserem Land auf, und zwar den «Mobilitätsgraben». Eine grosse Minderheit in unserem Lande leidet unter der andauernd wachsenden Mobilität und ihren entsprechenden negativen Auswirkungen. Immer wieder wurde und wird diese Bevölkerungsminderheit, die sich besonders stark in den Transitzkorridor-Kantonen artikuliert, in Abstimmungen und Beschlüssen übergangen.

Heute nun liegt die Standesinitiative Uri vor uns, die mit einem Stimmenanteil von 81 Prozent von der Urner Bevölkerung unterstützt wird. In ihr wird in aller Deutlichkeit auf die unhaltbare, entwürdigende und lebensfeindliche Verkehrssituation im Kanton Uri hingewiesen. Die Verkehrsimmissionen haben hier, wie auch andernorts, ein unzumutbares Ausmass angenommen. Die Immissionsgrenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung werden im Kantonsgebiet erheblich und grossräumig überschritten. Diese gesundheitsschädigenden Folgen für Menschen und Wälder bedeuten eine Gefahr für die ansässige Bevölkerung, die darum von uns politisches Handeln fordert.

Herr Bundesrat Ogi, es geht nicht an, den Schwarzen Peter der röhrenden Auspuffe an den Kanton Uri zurückzudelegieren und von ihm Massnahmenpläne zur Verbesserung der Luftqualität zu verlangen, denn die Mittel und Möglichkeiten, die Uri kraft eigenen Rechts zustehen, genügen bei weitem nicht, um das vorgegebene Ziel zu erreichen. Massnahmen des Bundes sind unerlässlich und werden darum in der vorliegenden Standesinitiative von uns verlangt.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben sich nach Ihrer Wahl zum Bundespräsidenten als sogenannter Brückenbauer bezeichnet. Der Kanton Uri nimmt Sie heute beim Wort. Der Graben zwi-

schen der täglichen Verkehrsrealität im Kanton Uri und den bisherigen Verkehrstaten des Bundes ist gross und tief. Die Neat als Tunnel liegt jetzt in diesem Graben, doch der Hohlraum darüber bleibt, und die Bevölkerung braucht Brücken. Versprechungen und Absichtserklärungen allein genügen der Bevölkerung nicht, geben einen zu wenig tragfähigen Steg ab, denn rechtsverbindliche Massnahmen zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene und zur Verminderung der Umweltbelastung durch den Verkehr fehlen nach wie vor, auch im Transitvertrag, den wir heute morgen verabschiedet haben.

Herr Bundesrat Ogi, wir anerkennen Ihren Einsatz und Ihr Engagement in Europa mit dem Ziel, den kombinierten Verkehr durchzusetzen und den Gütertransitverkehr durch unser Land auf die Schiene zu verlagern. Doch die bisherigen Massnahmen und Absichtserklärungen genügen nicht, um die überbordende Mobilität auf den ihr zustehenden Platz zurückzuweisen.

Ich habe es heute morgen schon erwähnt: Der LKW-Verkehr im Transitbereich hat im Jahr 1991 in der Schweiz um mehr als 13 Prozent zugenommen. Mobilität ja, soweit sie für Menschen, Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume nicht schädlich ist.

In diesem Sinne will die Standesinitiative in einem rechtsverbindlichen Auftrag den Transitverkehr begrenzen; sie verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgen muss, und zwar innert 15 Jahren.

Diese Standesinitiative wird Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, dann zumal auch Rückendeckung geben: bei einer Neuaushandlung des Transitvertrages, der ja bekanntlich nach zwölf Jahren abläuft. Von diesem neuen Transitvertrag wird nämlich entscheidend abhängen, ob die Neat ihre Versprechungen bezüglich Rentabilität, Verkehrsumlagerung und Umweltentlastung einlösen kann oder eben nicht.

Allein schon in Anbetracht der immensen Kosten, die uns der Bau der Neat auferlegt, rechtfertigen sich diese Standesinitiative und die Alpen-Initiative. Da jedoch die Neat frühestens in 15 Jahren eine Entlastung der Strassen im Alpenraum ermöglichen kann, wird in der Zwischenzeit ein massiver Druck auf die Vergrösserung des Strassennetzes, inklusive der zweiten Röhre am Gotthard, erfolgen. Um diesem politischen Druck entgegenzutreten, verlangt die Initiative, dass die Transitzachsen-Strassenkapazität durch das Alpengebiet nicht mehr erhöht werden darf. Wenn mit der Neat wirklich eine Entlastung der Umwelt angestrebt wird, ist diese Forderung folgerichtig, logisch und volkswirtschaftlich absolut die richtige Lösung.

Um der momentanen Verkehrsmisere zu begegnen, verlangt die Standesinitiative sofortige Förderungsmassnahmen vorab finanzieller Art, um den Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern. Dieses Begehren ist ein wichtiges Bindeglied bis zur Eröffnung der Neat. Der Europäische Wirtschaftsraum, die Umstrukturierung der Wirtschaft und die entsprechende Planung, wie die Güter hin und her verschoben werden sollen, beginnt jetzt, nicht erst in 15 Jahren. Sollte der LKW in dieser Zeit nämlich noch stärker den Markt erobern – die Tendenz ist vorhanden; er ist bekanntlich billiger, schneller, flexibler und oft engagierter als die Bahn –, wäre eine Umlagerung in 15 Jahren noch schwieriger als heute.

Wir sprechen im Moment so viel von Gräben. Wir sollten nicht nur davon sprechen, wir sollten auch bereit sein, Brücken zu bauen. Betätigen wir uns als Brückenbauerinnen und als Brückenbauer zu den Minderheiten, die in den Transitzkorridoren wohnen und so stark unter dem Transitverkehr leiden! Setzen wir ein Zeichen der Solidarität für ein lebenswertes Sein auch im Kanton Uri, und stimmen wir dieser Standesinitiative zu.

Giger: Namens der freisinnig-demokratischen Fraktion und aus persönlicher Überzeugung bitte ich Sie, die Alpen-Initiative und die Standesinitiative Uri abzulehnen.

Wer in diesem Parlament ist nicht für einen umweltfreundlichen Verkehr? Sicher liegen diesen beiden Initiativen achtenswerte Gründe zugrunde. Wir sind jedoch der Meinung, dass

die Initiativen mit ihren Forderungen weit über das Ziel hinaus-schiessen.

Wir dürfen festhalten, dass heute der Hucklepackverkehr für zirka 1,4 Milliarden Franken ausgebaut wird. Das bedeutet, dass wir in einigen Jahren über grosse Kapazitäten im kombinierten Verkehr verfügen werden. Die Attraktivität des kombinierten Verkehrs wird dadurch steigen. Wir sind überzeugt, dass auch vermehrt von dieser umweltschonenden Transporteinrichtung Gebrauch gemacht werden wird.

Mit den beiden Initiativen wird absolut zwingend die Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene gefordert. Wir erachten jedoch den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels nach wie vor für richtig. Es kommt dazu, dass mittlerweile der Bau der Neat beschlossen ist – wenn auch nicht in meinem Sinne – und dadurch die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit der Bahn im kombinierten Verkehr wesentlich gesteigert werden können. Das heisst natürlich, dass vermehrt von dieser sinnvollen Verkehrseinrichtung Gebrauch gemacht werden wird.

Artikel 2 des Neat-Beschlusses sieht zudem vor, dass geeignete Massnahmen anzustreben seien, um den alpenquerenden Verkehr grundsätzlich auf der Schiene abzuwickeln. Dieser Auftrag scheint uns sinnvoll und sicher weitgehend realisierbar.

Die Initiative hingegen ist in ihrer Form einseitig und mit den geplanten Ausbauten praktisch nicht realisierbar. Wenn heute bereits über 80 Prozent des Transitverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden, wird es uns durch den Ausbau im kombinierten Verkehr, vor allem aber mit dem Bau der Neat, möglich sein, praktisch auch den restlichen Güterverkehr im Transit auf die Schiene zu bringen. Der ausgehandelte und soeben genehmigte Transitvertrag bringt ebenfalls positive Ansätze in dieser Richtung.

Ich komme leider nicht umhin, die Initianten wissen zu lassen: Hätten Sie damals bei der Wahl der Neat die Variante Ostschweiz unterstützt, hätte Ihrem Ansinnen weit besser Rechnung getragen werden können, als das heute der Fall ist. Unsere Direktissima in der Ostschweiz hätte zusammen mit dem bestehenden Gotthard und dem heutigen Lötschberg eine so grosse Leistungsfähigkeit der Schiene gebracht, dass eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene auch ohne Gesetzesauflagen überhaupt kein Thema, sondern Selbstverständlichkeit wäre.

Nun, zu diesem grossen Fehler in der schweizerischen Eisenbahngeschichte möchte ich sagen: Es ist noch lange nicht aller Tage Abend. Interessanterweise mehren sich Stimmen, welche diese Ansicht teilen. So werde ich immer wieder in diese Richtung angesprochen, sowohl aus der Sicht der Verkehrsentwicklung als auch im Hinblick auf die heutige finanzielle Situation von SBB und Bund.

Ich möchte Sie bitten, die beiden Initiativen abzulehnen, in ihrer Starrheit kann ihnen nicht Rechnung getragen werden. Andererseits kommen bereits ergriffene Massnahmen im Schienenverkehr – ich wiederhole: kombinierter Verkehr, Bau der Neat, Transitvertrag – diesen Forderungen weitgehend entgegen.

Bircher Peter: Aus der Sicht der CVP-Fraktion darf ich feststellen, dass wir im Grundsatz mit verschiedenen Anliegen, die hier vorgetragen wurden, einig gehen. Die Initiative wurde im Mai 1989 lanciert. Sie ist durch die Praxis vollständig überholt worden. Auch Initianten sollten auf neue Entwicklungen reagieren. Könnte nicht auch einmal aufgrund neuer Tatbestände eine Initiative zurückgezogen werden?

In der Frage Transitverkehr haben wir seit 1989 folgendes zu registrieren: Die Neat-Vorlage ist verabschiedet und die Realisierung der Neat in Vorbereitung. Es stimmt, Frau Diener, dass die Realisierung lange gehen wird. Aber als Vorläufer haben wir bekanntlich den Hucklepack-Korridor, der relativ rasch realisiert werden wird. Der Transitvertrag wurde heute morgen verabschiedet.

Neue Erkenntnisse haben sich mehr und mehr auch im Umweltbereich durchgesetzt: Man kann mit Gesetzen und mit Zwang nicht alles erreichen. Die Volksinitiative will Zwang. Sie will innert 10 Jahren zwingend die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene. Anstatt Zwang braucht es aber ein at-

traktives, alternatives Angebot, wie wir es mit Hucklepack und Neat in die Wege geleitet haben.

Die Durchführung der Initiative ist schlechthin unmöglich. Ein unverhältnismässiger Kontrollapparat müsste aufgezogen werden. In einem heiklen Bereich würden wir die anderen europäischen Staaten geradezu provozieren – was gerade nach der EWR-Abstimmung noch gefehlt hat! Wir würden uns verkehrs- und damit handelspolitisch zusätzlich isolieren oder müssten Retorsionsmassnahmen des Auslandes in Kauf nehmen. Internationale Abkommen und Verpflichtungen, die zum Teil seit Jahrzehnten bestehen, könnten damit tangiert werden: ein völlig unhaltbares Vorgehen.

Das Umfeld hat sich verändert. Wir haben uns in der Transitfrage wirklich vorwärtsbewegt. Die Initiative brächte auch eine – doch einschneidende – Blockierung im Strassenbau. Auch hier sind Volksentscheide gefallen. Sie wurden von Herrn Verkehrsminister Ogi heute morgen erwähnt. Die Kleeblatt-Initiativen wurden abgelehnt. Zu einem sinnvollen Weiterausbau auch des Autobahnnetzes wurde in diesem Rat mehrmals kundgetan: Das soll etwa so weitergehen. Innert 10 Jahren müssten geregelt werden: Finanzierung, Landerwerb, Schienenkapazitäten, Verlademöglichkeiten, Rollmaterial, Kontrollsystem an der Grenze. Ein unmögliches Unterfangen!

Wir haben einen klaren Lösungsweg: Neat, Transitvertrag; und – ein entscheidender Punkt – es wurde heute morgen zugesichert, dass man mit der Kostenwahrheit im Verkehr ernst machen will. Das scheint mir das Schlüsselwort auf dem weiteren Weg zu sein, damit die Spiesse in etwa gleich lang werden, sei es auf der Strasse, sei es auf der Schiene. Immerhin: Wenn man die Investitionsplanung für die nächsten Jahre (1993 bis 1997) betrachtet, erkennt man, dass wir im Durchschnitt für die Strasse 48 Prozent und für die Bahnen 52 Prozent investieren, also in guten Treuen halbe-halbe.

Das scheint mir bei der Situation in unserem Land, bei den Verkehrsgegebenheiten, bei den regionalen Gegebenheiten usw., eine sehr vernünftige Investitionspolitik zu sein. Dann müssen wir nicht dauernd wiederholen, was wir an Umweltschutzrecht bis hin zu Umweltverträglichkeitsprüfungen usw. haben: haben und nicht noch neu schaffen müssen.

Noch zur Kostenwahrheit: Es wurden hier wieder längere Ausführungen über die Kostenwahrheit gemacht. Hier muss noch einmal Klartext gesprochen werden. Ein minimaler Weg – meine Herren von der Auto-Partei, es wäre vielleicht gut, wenn Sie zuhörten! – zu etwas mehr Kostenwahrheit wäre ja diese Treibstoffgrundzoll-Erhöhung. Ja, was ist geschehen? Es wird dagegen das meines Erachtens – gerade nachdem wir uns die ganzen Finanzszenarien angehört haben – völlig unverantwortbare Referendum ergriffen. Ein Referendum gegen eine minimale Korrektur, gegen eine Investitionspolitik zugunsten der Umwelt. Man will diese minimale Korrektur abblocken und den schwierigen Weg über die Volksabstimmung einschlagen.

Ich habe es am Anfang gesagt: Auf einem Gebiet, wo wir uns grundsätzlich einig sind, wo wir längst auf der Vollzugsebene tätig sind oder noch weiter tätig werden können, sollten wir doch nicht wieder auf der Stufe Initiative anfangen! Es gibt Dinge, die wir nicht doppelt und dreifach regeln können. Ich bin kein Anhänger einer blindwütigen Deregulierung, aber wir müssen uns schon fragen, ob wir nicht doch nur dann regulieren sollten, wenn es unbedingt nötig ist, und nicht unnötig zwei- und dreimal.

Aus diesen Gründen sollten wir die Alpen-Initiative ablehnen.

Frau Hollenstein: Im Titel der Initiative kommt das Hauptziel der Initiative klar zum Ausdruck: Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr. Wir alle wollen das Alpengebiet schützen und erhalten! Welche Massnahmen sind demzufolge zu treffen? Wir kommen in dieser Diskussion nicht darum herum, grundsätzlich über unsere Mobilität nachzudenken. Mobilität von Personen und Verkehr ist eine der am schnellsten wachsenden Grössen in unserer Gesellschaft, nicht nur lokal, auch global. Dementsprechend wachsen auch die Probleme. Gesamthaft gesehen kann nicht mehr von Gewinn, sondern es muss von Verlust an Lebensqualität gesprochen werden.

Entscheidend für das unsinnige Verkehrswachstum der letzten Jahre sind eine auf Wachstum ausgerichtete Raumplanung und eine unsinnige Finanzpolitik. Wir alle müssen lernen einzusehen, dass die zunehmende Mobilität nicht einfach naturgegeben, sondern das Ereignis einer Planung ist, die den Glauben an alles Machbare höher wertet als den schonenden Umgang mit unseren Lebensgrundlagen. Dies muss sich zugunsten von weniger Ressourcenverschleiss ändern. Je länger wir zuwarten, desto schlimmer sind die Auswirkungen auf unsere Umwelt und auf uns Menschen. Dazu gehört die Luftverschmutzung mit ihren Folgeschäden für die Pflanzenwelt und für uns alle. Aber auch die enorme Lärmbelastung, der Kulturlandschaftsverlust, die Bodenvergiftung und die Landschaftszerstörung sind Folgen von zuviel Verkehr.

Da Mobilität nicht naturgegeben ist, müssen wir auch eine Verkehrspolitik betreiben, die dem Mobilitätswahn unserer sogenannten zivilisierten Gesellschaft entgegenwirkt. Eine sinnvolle Verkehrspolitik muss Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverminderung, Verkehrsoptimierung, aber auch zur Verkehrsumlagerung umfassen. Zur Verkehrsumlagerung will die Alpen-Initiative in erster Linie beitragen.

Ziel einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist die Verringerung der Umweltbelastung. Dass die Belastung der Umwelt durch den Verkehr nicht mehr fortdauern darf, sondern unbedingt verringert werden muss, bestreiten wohl wenige hier im Saal. Die Alpen-Initiative ist nur eine Massnahme für eine Wende in die richtige Richtung. Die Alpen-Initiative setzt am richtigen Ort an, denn das Verkehrsproblem im Alpenraum ist zu einem grossen Teil ein Güterverkehrsproblem. Die grössten Wachstumsraten im Verkehr sind seit Jahren beim Gütertransport zu verzeichnen.

Mit der Initiative sollen die Belastungen für Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume auf ein sogenannt nicht schädliches Mass beschränkt werden (Art. 36quater Abs. 1 neu BV). Hauptforderung ist die verbindliche Regelung, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene zu erfolgen hat (Art. 36quater Abs. 2 neu BV).

Artikel 36quater Absatz 3 (neu) BV gemäss Initiative verlangt, dass im Alpengebiet die Transitstrassen-Kapazität nicht erhöht werden darf. Damit wird dem Glauben, dass Verkehr ein Naturereignis sei und somit in Kauf genommen werden müsse, eine Absage erteilt. Mit diesem Absatz 3 werden dem Wachstum des Autotransits im Alpenraum klare Grenzen gesetzt. Der Teufelskreis – neue Strassen ziehen neuen Verkehr an, und neuer Verkehr verlangt nach neuen Strassen – wird damit gebrochen. Die Verkehrszunahme wird nicht länger als Naturereignis akzeptiert. Güter- und Personenverkehr sollen sich auf ein erträgliches Mass reduzieren.

Weshalb ist nun die Annahme der Alpen-Initiative dringend nötig?

1. Ein Wachstum des Verkehrs durch unseren Alpenraum ist für Menschen und Umwelt nicht mehr weiter tragbar. Der Anteil des Transits am ganzen alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz hat sich von 1979 bis 1989 von 24 auf 39 Prozent erhöht. Allein am Gotthard hat sich dieser Anteil im gleichen Zeitraum von 6 Prozent auf 44 Prozent erhöht, also verdreifacht. Im Jahre 2000 wird der Lastwagenverkehr in Uri 67 Prozent des Stickoxidausstosses ausmachen. Schon heute werden die Ozongrenzwerte in Uri regelmässig überschritten. Und dies nicht ohne Auswirkungen; so empfehlen denn auch die «Schweizer Aerztinnen und Aerzte für Umweltschutz» die Initiative zur Annahme.

50 Prozent des Urner Waldes sind mittelstark bis stark geschädigt. Die Schutzfunktion des Waldes ist schon heute ungenügend und wird schlechter. Diese Tatsachen sind auch der Grund, weshalb 81 Prozent der Urner Bevölkerung die Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» unterstützen. Die Alpen-Initiative ist nur in zwei kleinen Punkten anders.

2. Wir brauchen neben den unverbindlichen Absichtserklärungen in der Alpenkonvention und im AGTC-Abkommen der Ece/Uno verbindliche Zusagen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, sonst werden wir oder unsere Nachkommen im eigenen Dreck ersticken. Schon unter den heutigen Bedingungen haben die Schwächsten unserer Gesellschaft,

die Kinder, Kranken und Betagten, besonders unter den negativen Auswirkungen der Umweltbelastungen zu leiden.

Die Neat gibt uns keine Garantie, dass der Güterverkehr auf die Schiene kommt. Im Gegenteil, mehr Verkehr ist angesagt. Der Transitvertrag enthält leider auch keine verbindliche Forderung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Gerade im Verkehrsbereich können wir nicht warten, bis uns andere mit dem guten Beispiel vorangehen. Nirgends ist «global denken und lokal handeln» so stark gefragt wie in der Verkehrspolitik.

Die Alpen-Initiative ist nach der Zustimmung zur Neat und der Annahme des Transitvertrages noch die einzige flankierende Massnahme, die einer weiteren Zerstörung wichtiger Lebensräume etwas entgegenwirken kann.

3. 90 Prozent unserer Umweltverschmutzung sind hausgemacht. Diese Tatsache verlangt lokale Massnahmen zur Verminderung der Umweltzerstörung. Die zwingende Verlagerung des heutigen Transitgüterverkehrs auf die Schiene würde die Luft um rund 3500 Tonnen NO_x entlasten. Bei der heutigen Verkehrsmenge würden rund 27 Millionen Liter Diesel eingespart.

4. In der Botschaft wird erwähnt, dass zur Erfüllung der Forderungen der Initiative in den Terminals im grenznahen Raum zusätzliches Personal benötigt würde. Um die zu erwartenden Gütermengen zu bewältigen, braucht es sowieso mehr Personal. Der Bundesrat sagt ja, er wolle die Ziele der Initiative so oder so erreichen. Zudem ist die Schaffung von Arbeitsplätzen in einem Bereich, der letztlich Mensch und Natur zugute kommt, zu begrüssen.

Nebst der Annahme der Alpen-Initiative verlangen wir Grünen endlich auch Kostenwahrheit für Verkehrsleistungen. Noch immer bezahlt der Verkehr nur einen Teil der von ihm verursachten Folgekosten. Ich denke da nicht nur an die Schäden für die Umwelt, sondern auch an die sozialen Kosten und die Folgekosten für das Gesundheitswesen. Wir fordern, dass die externen Kosten dem Verkehr schrittweise angelastet werden. Damit würde der Forderung des Schutzes des Alpengebietes ein Stück weit Rechnung getragen. Kostenwahrheit hätte unmittelbar auch weniger Verkehrsvolumen zur Folge.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird seit Jahren als Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik bezeichnet. Es fehlen aber die rechtlichen und politischen Schritte, die nötig wären, um dieses Ziel in die Tat umzusetzen. Die Alpen-Initiative bietet dazu das notwendige verfassungsrechtliche Instrumentarium.

Die beiden Kommissionssprecher haben die Ablehnung der Initiative unter anderem damit begründet, dass auf den Strassen Oesterreichs mehr Lastwagen verkehren. Dies ist nun wirklich ein kleiner Trost und schon gar kein Grund, dass die Schweiz auf eine verbindliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene verzichtet. Was andernorts noch schlechter ist, rechtfertigt nicht, dass wir unserer Bevölkerung Belastungen zumuten, die mit politischem Willen und mit Taten vermindert werden könnten.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsminderheit I, die die Initiative zur Annahme empfiehlt, zuzustimmen. Die Belastung durch den Transitverkehr hat das erträgliche Mass längst überschritten. Ohne verbindliche Regelungen sind keine Verbesserungen der Verkehrssituation zu erwarten. Ausserdem haben wir auch gegenüber unserer kommenden Generation Verantwortung zu tragen.

Die grüne Fraktion stimmt einstimmig mit der Kommissionsminderheit I. Falls die Initiative abgelehnt wird, unterstützen wir den Minderheitsantrag II (Zwygart).

Binder: Im Mai 1989 lancierte ein Ad-hoc-Komitee von 42 Personen die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Am 8. Juni 1990 wies die Initiative gut 107 570 Unterschriften auf und wurde somit gültig. Die Initiative hat zum Ziel, Menschen, Tiere und Pflanzen im Alpengebiet vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen. Dieses Ziel soll erreicht werden, indem der alpenquerende Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene gezwungen wird, und zwar von Grenze zu Grenze. Diese Verlagerung soll laut Uebergangsbestimmungen zehn Jahre

nach Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein. Gleichzeitig darf die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden. Damit soll das Wachstum des Personentransitverkehrs eingeschränkt werden.

Dies sind eigentlich alles ehrenwerte Anliegen. Wer in diesem Staat möchte unser herrliches Alpengebiet nicht schützen? Es sind dies nicht nur die Grünen, sondern wir alle, das ganze Volk. Und jetzt richte ich mich noch speziell an die Grünen: Mit ihrem gestern abend klargemachten Drang zur EG werden Sie unglaublich!

Die Frage stellt sich, mit welchen Massnahmen dieser Schutz erreicht werden soll. Grundsätzlich kennen wir in der Schweiz die freie Wahl der Verkehrsmittel. Dies soll nach Meinung der SVP-Fraktion von der Gesetzgebung her auch so bleiben. Anzustreben sind viel eher Massnahmen, den Schienenverkehr so attraktiv zu gestalten, dass ein Umsteigen auch ökonomisch interessanter wird.

Dass wir auf dem rechten Weg sind, wird dadurch bewiesen, dass 1990 mehr als 80 Prozent der alpenquerenden Güter auf der Schiene transportiert wurden. Tatsache wird sein, dass durch die weitere Liberalisierung der Märkte eine zunehmende internationale Mobilität entsteht. Dies müsste auch den Grünen klar sein, wenn sie nunmehr einen schnellen EG-Beitritt fordern.

Diese Initiative steht auch im Widerspruch zum internationalen Abkommen und den damit übernommenen Verpflichtungen. Konkret heisst das, dass die Alpen-Initiative mit Artikel 10 des heute beschlossenen Transitabkommens unvereinbar ist, mit dem der unbeschränkte Gütertransit auf der Strasse mit Lastwagen bis zu 28 Tonnen gewährleistet ist.

In dieser Hinsicht muss ich auch Herrn Hämmerle widersprechen, wenn er sagt, die Initiative beinhalte keinen Zwang und sei sehr offen gehalten. Immerhin ist festzustellen, dass es in Artikel 36quater Absatz 2 BV heissen soll: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene», und nicht «kann auf der Schiene erfolgen». Das ist doch ein Zwang!

Ein Zweites: «Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg.» Das ist bereits die zweite Sache.

Die dritte Sache ist, dass für die Ausnahmen erst noch ein Gesetz geschaffen werden müsste. Wir müssten die Verfassung ändern, eine Verordnung und erst noch ein Gesetz schaffen. Konflikte sind also auf den Zeitpunkt geplant, in dem die Uebergangsbestimmung abläuft, also spätestens nach zehn Jahren.

Genau dieses Transitabkommen ist es aber, das die von den Initianten anvisierten Ziele auch zum Ziel hat, nur nicht in einer starren, zwingenden Form. So gesehen haben wir heute morgen diese Forderungen schon weitgehend erfüllt.

Ein vierter Punkt: Ich akzeptiere die Anliegen von Regionen, von Gruppierungen durchaus. Ich akzeptiere auch das Engagement der Initianten für ihre Sache. Aber ich werde den Eindruck nicht los, dass nicht der ganze Alpenraum gemeint ist, sondern punktuelle Regionen vor allem entlang der grossen Transitachsen gemeint sind.

Liebe Bewohnerinnen und Bewohner entlang dieser Transitachsen, wir in der SVP haben grosses Verständnis für Ihre Gedanken und nehmen diese auch ernst. Wir sind aber eine Volkspartei, wie es der Name auch sagt. Deshalb muss ich Ihnen sagen, dass es hierzulande noch Regionen gibt, die in weit höherem Masse von verschiedenen Einflüssen betroffen sind.

Vergleichen Sie zum Beispiel den täglichen Motorfahrzeugverkehr am Gotthard mit dem der N 1 in Winterthur, in der Nähe meines Wohnortes. Das Verhältnis liegt zwischen 1 zu 3 und 1 zu 4. In Winterthur verkehren zirka 56 500 Motorfahrzeuge, auf der N 1 am Gotthard zirka 15 500. Der Vergleich ist vielleicht nicht ganz richtig, wenn man nur die Fläche betrachtet. Der Vergleich stimmt aber sofort wieder, wenn wir die übrigen Einflüsse auch miteinbeziehen. Mit den übrigen Einflüssen meine ich im speziellen Fall jetzt auf der N 1 Winterthur-Zürich die Industrie, die Flughäfen Kloten und Dübendorf und damit verbunden den starken, manchmal sogar stillstehenden Berufs- und Privatverkehr.

Mit der Neat und dem Transitabkommen schaffen wir zwei grosse Werke, die Offenheit, Solidarität und wirtschaftliche Vernunft gegenüber Europa demonstrieren.

Die Standesinitiative Uri unterscheidet sich von der Alpen-Initiative nur in der Uebergangsfrist – 15 statt 10 Jahre – sowie in den Massnahmen nach Artikel 19 Absatz 2 der Uebergangsbestimmungen. Sie wird damit aber auch nicht besser. Diese Massnahmen müssen mit den Beschlüssen von heute morgen über Transitabkommen und kombinierten Verkehr ohnehin getroffen werden.

Sie sehen also: Die beiden Initiativen sind überholt dank der Schaffenskraft eines einer weltoffenen Partei angehörenden Bundesrates – unseres SVP-Bundesrates Adolf Ogi – und dank den heute morgen gefassten Beschlüssen. Wir gratulieren Bundesrat Ogi zu seiner diesbezüglichen Arbeit; sie verdient die Note 6.

Zusammenfassend lässt sich folgende Feststellung machen: Der Alpenraum ist heute schon weitgehend geschützt. Die Umweltschutzgesetzgebung gilt sowohl für den Alpenraum als auch für alle anderen Regionen. Die Berücksichtigung der regionalen Verhältnisse trägt den besonderen Bedürfnissen Rechnung. Die Alpen-Initiative verlangt zwingende Massnahmen, die allenfalls zu Lasten anderer Regionen gehen. Weitere Massnahmen in den Bereichen Natur- und Heimatschutz, Walderhaltung, Luftreinhaltekonzept oder Lärmschutz, die Alpenkonvention usw. garantieren auch ohne Volksinitiative, ohne Standesinitiative Uri und ohne Gegenvorschlag einen genügenden Schutz der Alpen.

Die Volksinitiative tangiert wesentliche internationale Abkommen und Verpflichtungen. Sie verstösst auch gegen bilaterale und multilaterale Verkehrs- und Handelsabkommen. Sie beinhaltet damit auch erhebliche politische Risiken, indem bei ihrer Annahme mit Retorsionsmassnahmen gegen die Schweiz gerechnet werden muss.

Wir alle wollen unsere Alpen schützen, aber vor allem wollen wir unser ganzes Land vor schädlichen Einflüssen jeglicher Art schützen. Mit der Ablehnung der Volksinitiative und des Gegenvorschlages vernachlässigen wir dies nicht.

In diesem Sinn beantragt Ihnen die europa- und weltoffene Fraktion der SVP einstimmig und ohne Enthaltung Ablehnung der Volksinitiative sowie des Gegenvorschlages der Minderheit II, der der Standesinitiative Uri entspricht.

M. Friderici Charles: En adoptant ce matin l'accord sur le transit et l'accord sur le trafic combiné, tout comme le 27 septembre le peuple suisse a accepté le projet des NLFA, notre Chambre et le peuple ont déjà répondu à l'objectif visé par les auteurs de l'initiative. Vous permettez cependant au représentant du groupe libéral de douter que le véritable but de cette initiative pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit soit aussi limité dans les faits.

En effet, l'article 36quater alinéa premier qui nous est proposé plus loin ne limite pas seulement le transit routier ou le transit international, il va plus loin. On ne précise pas s'il s'agit de transit routier ou de transit ferroviaire, de transit national ou international. En effet, le transit, dans l'esprit des auteurs de l'initiative, c'est la mobilité. Aujourd'hui, à l'alinéa 2 de cet article 36quater, on met l'accent sur le trafic de transit, mais il ne s'agit nullement, sur le plan plus général, de se limiter au seul trafic des marchandises. En effet, il est dit à l'article premier: «La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du transit.» Cela concerne aussi bien un Lucernois qui se rendrait à Lugano qu'un Allemand qui se rendrait en Italie. En effet, le mandat constitutionnel qui est donné dans cet article 36quater est beaucoup plus large que le seul alinéa 2 ne le laisse prévoir. Par ailleurs, la limitation de la liberté du choix du moyen de transport contrevient aussi à l'article 31 de la Constitution fédérale qui garantit la liberté du commerce et de l'industrie.

L'alinéa 2 de l'article 36quater se limite au 7 pour cent du trafic de transit à travers les Alpes. Je l'ai dit tout à l'heure, il s'agit du 7 pour cent du trafic marchandises uniquement, sans parler du trafic des personnes. Il n'est pas exclu qu'en extrapolant par la suite et par voie législative on étende également les restrictions au 11 pour cent du trafic interne en Suisse et au

82 pour cent du trafic ferroviaire puisqu'on ne se limite pas seulement au trafic routier.

En contrevenant aux accords internationaux que nous avons passés ces dernières années avec nos partenaires européens, nous risquons de provoquer des mesures de rétorsion qui porteraient une grave atteinte à l'économie suisse, et nous avons vu par exemple, en janvier et en mars de cette année, des groupes tels que le groupe socialiste ou celui des écologistes déposer des initiatives pour revitaliser notre économie et prendre des mesures contre le chômage.

En réalité, tout le monde provoque des nuisances: les particuliers, les ménages, l'artisanat, l'industrie, l'agriculture ainsi que tous les moyens de transports. Nous nous sommes déjà donné en Suisse les moyens de limiter ces nuisances. Aussi le groupe libéral estime-t-il que cette initiative populaire va beaucoup trop loin. Elle prescrit en effet des moyens que notre législation fédérale peut déjà permettre d'atteindre.

C'est pourquoi nous vous recommandons de repousser cette initiative populaire tout comme les amendements qui ont été proposés par la commission.

Maeder: Die Alpen gelten auch heute noch als eine der schönsten Gebirgslandschaften der Erde. Was sie unter allen anderen Gebirgslandschaften auszeichnet, ist die nahe Verbindung von Natur und Kultur. Einzigartige, wilde Szenerien aus Fels und Eis wechseln mit uralten Kulturlandschaften, die Zeugnis ablegen von der mühsamen Arbeit, mit welcher Generationen von Bergbewohnern der Natur ihre Lebensgrundlagen abgerungen haben.

Der Lebensraum Alpen ist heute aufs schwerste bedroht. Mit dem massiven Ausbau des Strassen-, vorab des Nationalstrassennetzes in den vergangenen Jahrzehnten ist die Flut des motorisierten Verkehrs dermassen angewachsen, dass Lärm und Abgase in den engen Bergtälern das Leben beeinträchtigen. Seit der Eröffnung des Strassentunnels durch den Gotthard ist eine dramatische Entwicklung eingetreten. An Werktagen «donnern» über 2000 schwere Lastwagen durch das Reusstal und die Leventina, ganz zu schweigen von den Tausenden von Personenwagen, die sich an gewissen Tagen zu Warteschlangen von zwanzig und mehr Kilometern aufstauen. Menschen werden krank, Schutzwälder serbeln.

Ein älteres Ehepaar, das in Gurtneilen zwischen der Doppelspur der SBB und der Autobahn sein bescheidenes Haus bewohnt, klagt über die schlechte Luft und den dauernd gestörten Schlaf. Die Frau sagt, sie müsse alle Fenster wöchentlich putzen, ansonsten sich der zähe Schmutz aus den Abgasen des Strassenverkehrs und aus dem Eisenstaub der Zugsbremsen überhaupt nicht mehr beseitigen lasse. Tausende von Menschen an den Alpenstrassenachsen kennen ähnliche Probleme und empfinden den Verkehr mehr und mehr als Terror.

Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» ist aus einer echten Notlage im Berggebiet entstanden. Ihre Forderungen, wonach Transitgüter auf der Bahn befördert werden sollen und kein Ausbau der Strassenstrassenachsen stattfinden soll, sind keineswegs unvernünftig. Einer mit Ausnahme der Frist identischen Ständesinitiative ist im Kanton Uri von vier Fünfteln des Stimmvolkes zugestimmt worden – wohl ein deutliches Zeichen für den Ernst der Lage im Reusstal, ein Hilferuf aus dem Unerland.

Wenn nun der Bundesrat die Alpen-Initiative ablehnt und in seiner Botschaft die Ablehnung damit begründet, die Initiative sei zu einer Zeit entstanden, da verschiedene Massnahmen noch nicht ersichtlich oder beschlossen waren, und das Umfeld habe sich inzwischen grundlegend geändert, weshalb sie seiner Ansicht nach überflüssig geworden sei, dann möchte ich Herrn Bundesrat Ogi doch fragen, was sich da so grundlegend geändert haben soll.

Trotz Transitvertrag Schweiz/EG ist für die Menschen an der Gotthardachse, am San Bernardino und auch anderswo alles nur noch schlimmer geworden. Und die Autolawine wächst und wächst. Zwar hat Bundesrat Hans Hürlimann bei der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels am 5. September 1980 erklärt: «Der Gotthardtunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr, der Güterverkehr gehört darum auf die Schiene.» Trotz

dieses Appells von seiten des Bundesrates ist die Zahl von damals 80 Lastwagen pro Werktag auf heute weit über 2000 Lastwagen pro Werktag gestiegen.

Unter den Ablehnungsgründen werden auch die Tangierung internationaler Verträge und die Verletzung des wichtigen Grundsatzes der freien Wahl des Verkehrsmittels angeführt. Freiheit in der Verkehrsmittelwahl – das tönt für viele schon fast wie Freiheit schlechthin, wie ein Menschenrecht. Bekanntlich endet aber jede Freiheit dort, wo ein anderes schützenswertes Gut gefährdet ist, im Alpenraum z. B. die Gesundheit der Bewohner.

Warum verschweigt uns der Bundesrat, was die internationalen Verträge betrifft, in seiner Botschaft Artikel 20 des Freihandelsabkommens Schweiz/EG von 1972, wo wörtlich zu lesen ist: «Dieses Abkommen steht Durchführungsverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der Sicherheit, zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen und Tieren oder von Pflanzen gerechtfertigt sind.» Genau vor dieser Problematik steht heute der Alpenraum.

Bei den Beratungen zur Neat hat das Parlament flankierende Massnahmen mehrheitlich abgelehnt, die den Transitverkehr auf die Schiene zwingen könnten. Milliardenausgaben für zwei Alpenbasistunneln wurden beschlossen, ohne dass man rechtlich die geringste Möglichkeit vorgesehen hat, den Transitverkehr durch diese Tunneln zu zwingen.

Mit einem Ja zur Alpen-Initiative kann dieser Mangel behoben werden. Die Alpen-Initiative ist die einzige konkret greifbare flankierende verkehrspolitische Massnahme zur beschlossenen Neat. Sie würde die Benützung und Rentabilität der Neat sicherstellen und damit die Entlastung der Umwelt gewährleisten.

Die Mehrheit der LdU/EVP-Fraktion stimmt dem Antrag der Minderheit II (Zwygart) zu, der eigentlich mit der Urner Ständesinitiative identisch ist. Wenn dieser Antrag abgelehnt wird, stimmen wir der Alpen-Initiative (entsprechend der Minderheit I, Hämmerle) zu.

Mme Jeanprêtre: C'est une bien belle journée, l'UDC se déclarant un parti ouvert au monde et même à l'Europe. Comme on s'en réjouit!

Mais je reviens à des choses plus terre à terre. L'acceptation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes a connu un réel succès, et vous en avez personnellement, Monsieur le Conseiller fédéral, récolté les fruits grâce à votre engagement convaincu et convaincant. Mais vous conviendrez aussi que le Parti socialiste, qui s'est engagé à défendre ce qu'on a appelé le crédit du siècle, a aidé à faire passer devant le peuple le montant assez gigantesque à une période où, précisément, la situation précaire des finances fédérales n'est pas des plus aisées, et ceci malgré un certain flou quant aux garanties du transfert de la route au rail et le réel coût final de la construction.

En toute logique, puisque nous avons soutenu ici même la proposition présentée à l'origine par M. Daniöth, qui était plus contraignante puisqu'elle exigeait la garantie sans délai du transfert du trafic sur le rail, proposition qui n'avait été rejetée que de justesse par 93 voix contre 87, nous avons lié l'acceptation des nouvelles lignes ferroviaires à la future acceptation de l'initiative des Alpes. Envers des électrices et des électeurs qui lui ont accordé leur soutien, parce qu'ils étaient convaincus que ce projet de nouvelles lignes ferroviaires était une contribution positive et cohérente à la politique des transports que nous défendions, ils et elles ont cependant souhaité, pour des raisons de protection de l'environnement évidentes et de celle des habitants des vallées, que certaines garanties soient fixées, afin de prescrire impérativement et de façon liée l'usage du rail pour les marchandises en transit.

Aujourd'hui, nous sommes au pied du mur de nos engagements, et nous voulons des délais, qu'ils soient de dix ou de quinze ans. Nous voulons ainsi éviter les écueils d'une longue démarche législative et obtenir une réduction rapide des atteintes excessives à l'environnement. Il y a quelques jours, un citoyen du Plateau vaudois a réagi violemment à la demande de soutien à l'initiative des Alpes que nous lui demandions, en m'écrivant qu'il y avait bien sûr plus d'atteintes à l'environ-

nement sur le Plateau, par la pollution des innombrables voitures et des cheminées industrielles. Certes, le trafic routier atteint, en maints endroits, des limites insupportables, qu'il soit en matière de bruit ou de pollution de l'air, mais le monde alpin, cadre exceptionnel entre tous, est un système plus sensible que d'autres aux atteintes de toutes sortes. Le monde alpin mérite une protection toute particulière et par égard à la population qui y habite et aux richesses naturelles qu'il possède.

Le Conseil fédéral essaie de nous rassurer dans son message sur les mesures qu'il a prises ou prendra afin d'assurer une protection active et passive de l'environnement. Le Conseil fédéral laisse entendre que des instruments incitatifs dans le domaine des transports existent ou sont en voie d'élaboration. Or, rien n'est moins sûr puisque l'écobonus a été écarté et que le Conseil fédéral a exprimé son désir d'exclure aussi les carburants d'une future taxe sur le CO₂.

A court et moyen terme, l'accord sur le transit ne prévoit rien quant à une diminution, une stabilisation du trafic de transit des poids lourds. D'un côté, la Suisse accepte de reprendre les normes techniques pour les poids lourds et d'investir dans des constructions coûteuses pour l'infrastructure ferroviaire, mais elle laisse simultanément échapper la possibilité de prendre des mesures de réduction ou de transfert de trafic. Après que le peuple a généreusement offert la possibilité de créer une réalisation ferroviaire intelligente et adaptée à notre époque, nous devons lui rétrocéder la garantie du délai raisonnable. En aucun cas, la capacité routière à travers les Alpes ne devra être augmentée. Il y aurait un non-sens à surdévelopper un réseau routier.

L'exigence des initiatives n'est donc pas seulement juridique, mais économiquement fondée. Le délai prévu est proportionné, permettant à la fois aux autorités de réaliser les nouvelles lignes ferroviaires et aux marchés de s'adapter. Ne pas saisir l'occasion qui se présente d'offrir une véritable garantie économique et juridique pour le transport par rail des marchandises pourrait être interprété comme une manière de se soustraire aux attentes du souverain. Ce serait politiquement un signe de dérobade inacceptable.

Dans cette logique, je vous engage à soutenir les deux initiatives, étant entendu que celle sur les Alpes serait retirée au cas où l'initiative du canton d'Uri serait acceptée.

Scherrer Jürg: Seit 1985 stirbt der Schweizer Wald, und er lebt immer noch. Seit dem Jahre 1988 müsste gemäss den Katastrophenszenarien der Waldsterbepropheten der Urner Bergwald tot sein, und er lebt immer noch. Der gleiche Transitverkehr, der im Kanton Uri im Gotthardtunnel verschwindet, kommt auf der Tessiner Seite – genauer: in der Leventina – wieder heraus. Trotzdem aber ist im Kanton Tessin und in der Leventina der Transitverkehr kein Thema. Warum wohl? Ganz einfach darum, weil im Kanton Tessin glücklicherweise die grünen und linken Kreise fehlen, die das Volk aufhetzen. (*Unruhe*)

Grüne und sozialistische Politik ist kollektivistische Politik. Eine kollektivistische Politik verlangt ein kollektivistisches Transportmittel, also die Bahn. Der Privatverkehr hat in einer kollektivistischen Politik keinen Platz. Das ist der Grund, wieso wir immer wieder mit solchen Initiativen wie der sogenannten Alpenschutz-Initiative konfrontiert werden.

Planwirtschaft, nichts weiter als Planwirtschaft, ist die geforderte Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene! Wenn planwirtschaftliche Verkehrspolitik, die willkürliche Einschränkung des Privatverkehrs und der weitgehende Verzicht auf die freie Mobilität eine Garantie für eine intakte Umwelt wären, hätten doch in den Staaten des ehemaligen Ostblocks in dieser Beziehung paradiesische Zustände herrschen müssen!

Nach dem eher ideologischen Exkurs nun zu den Fakten. Die Schadstoffwerte im Kanton Uri – also die Immissionsgrenzwerte, die oft überschritten werden – wurden zitiert. Wenn Sie die Messwerte genau studieren und wenn Sie wissen, dass die Messgeräte hohe Toleranzwerte haben, dann erkennen Sie, dass diese Grenzwerte – wenn überhaupt – nur noch knapp

überschritten werden; mit einer einzigen Ausnahme: Der Kanton Uri hat enorme Ozonwerte, wenn der Föhn bläst. Dann schnellen sogar um Mitternacht die Ozonwerte im Kanton Uri in die Höhe, weil der Ozonanstieg offensichtlich klimatisch bedingt ist. Das sind die Fakten.

Wer das Alpengebiet vor Immissionen schützen will, wer die Emissionen des Strassenverkehrs senken will, muss nicht gleichzeitig ein Verbot der Erweiterung der Alpen-Transitkapazität fordern, im Gegenteil: Er muss heute klar dafür eintreten, dass die zweite Autotunnelröhre am Gotthard gebaut wird. Ja, glauben Sie denn, irgendein Holländer, ein Deutscher, ein Belgier oder ein Schwede lasse sich bloss deswegen von seiner Ferienreise abhalten, weil auf einer internationalen Autobahnstrecke, die von Hamburg bis nach Sizilien geht, auf ungefähr elf oder zwölf Kilometern nur eine Spur vorhanden ist? Oder glauben Sie, eine nordeuropäische Familie gehe mit Sack und Pack auf den Zug, um samt Kind und Gepäck mehrere Stunden, vielleicht sogar zwei Tage, in diesem Massentransportverkehrsmittel zu verbringen?

Der Strassenverkehr ist eine Tatsache. Er wird weiter zunehmen, also müssen wir ihn möglichst umweltschonend bewältigen. Nur diejenigen, die immer vom Umweltschutz reden, schieben diesen vor, um den Strassenverkehr zu behindern. Die Staus, die besonders im Urnerland in der Ferienzeit – möglicherweise bereits in den nächsten Tagen wieder – an der Tagesordnung sind, werden nur durch Verflüssigung des Verkehrs abgebaut, d. h. durch den Bau der zweiten Tunnelröhre am Gotthard.

Die Verlegung des kompletten Gütertransitverkehrs auf die Schiene ist schlicht und einfach nicht möglich. Die Bahn hat die Kapazität nicht, und wir wissen es: Lastwagen mit einer Eckhöhe von vier Metern können gar nicht verladen werden.

Wenn die Initiative angenommen wird – das wurde bereits besprochen –, müssen wir mit Retorsionsmassnahmen des Auslandes rechnen. Aber wir müssen gar nicht so weit gehen: Im Jahre 1987 war die Gotthardautobahn wegen eines Erdbebens unterbrochen. Ja, was war das damals für ein Gejammer der Urner Bevölkerung, weil der Transitverkehr und der Fremdenverkehr plötzlich ausblieben! Da hat man die wirtschaftlichen Folgen gemerkt!

All jenen, die glauben, wir lebten immer noch in Saus und Braus, in den fetten Jahren, muss ich mitteilen, dass sie offensichtlich – trotz der Wirtschaftskrise und der stetig steigenden Arbeitslosigkeit – immer noch nichts gelernt haben.

Es gibt nur eines: Ablehnung der sogenannten Alpen-Initiative und Ablehnung der Standesinitiative Uri.

Stalder: Wir haben hier zwei Initiativen auf dem Tisch. Die Initianten sprechen ein Bedürfnis an: das Bedürfnis nach Verbesserung ihres angestammten Lebensraumes. Jetzt liegt es an uns, diese Bedürfnisse der Bergtäger ernst zu nehmen oder eben nicht. Wir sind uns vielleicht zu stark gewöhnt, nur wirtschaftliche Argumente anzuführen – das war besonders vor dem 6. Dezember so. Aber wir sollten doch begreifen, dass es ausser wirtschaftlichen Argumenten auch Argumente der Lebensqualität gibt. Diese sollten wir nicht vernachlässigen.

Um es kurz zu machen: Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi unterstützt die Initiativen aus dem Grund der Hebung der Lebensqualität der betreffenden Talschaften.

Heute morgen haben wir über zwei sehr wichtige internationale Abkommen diskutiert. Das ist gut und recht. Tatsache ist leider, dass die Bereitschaft der EG-Staaten zur Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wohl etwas vorhanden ist, aber nicht konkret genug, um die Umlagerung des Güterverkehrs zu fördern.

Es ist leider so, dass der Anteil der Bahn am Gütertransport durch die Alpen effektiv gesunken ist. Ergo können wir nicht behaupten, mit den zwei internationalen Abkommen sei das Problem vom Tisch. Das stimmt leider nicht. Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube! Das ist ein altes geflügeltes Wort.

Ich möchte Ihnen empfehlen, diesen beiden Initiativen zuzustimmen.

Steinegger: Meine Fraktion hat mir grosszügigerweise ein paar Minuten eingeräumt, um im Namen einer kleinen Minderheit für die Alpen-Initiative und die Urner Standesinitiative einzutreten. Diese Minderheit ist etwa gleich gross wie die Vertretung des Kantons Uri in diesem Rat.

Zwar haben wir gemäss Verfassung ohne Instruktionen abzustimmen. Nach der eindeutigen Willenskundgebung des Stimmvolkes meines Kantons bei der Abstimmung über die Standesinitiative ist es für mich aber eine politische Verpflichtung, jener-Mehrheitsmeinung mit Stimme und Begründung Ausdruck zu verleihen.

Ich gebe zu, dass ich hier mit mehr Kompetenz und mit mehr Prestige antreten könnte, wenn der Kanton Uri der Neat-Vorlage zugestimmt hätte. Es ist zugegebenermassen nicht ganz konsequent, den Transitverkehr auf die Schiene bringen zu wollen, hingegen die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten auf der Schiene zu verweigern. Ich anerkenne auch, dass Sie den Anliegen des Kantons Uri im Rahmen des Neat-Beschlusses weitgehend entgegengekommen sind, mindestens soweit dies innerhalb der geltenden Bundesverfassung möglich gewesen ist. Am Schluss drehten sich die Differenzen wohl eher um des Kaisers Bart.

Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi aber auch in Aussicht stellen, dass ich sehr genau kontrollieren werde, ob mit der Planung und Ausführung nicht gegen Sinn und Geist der flankierenden Bestimmungen im Neat-Beschluss verstossen wird. Ueber Sinn und Geist des ergänzten Artikels 1 werden wir uns noch auszusprechen haben.

Sie haben bereits in der KVP-Vorlage anerkannt, dass die Strassen notfalls auch in Abweichung von der Handels- und Gewerbefreiheit vom Güterfernverkehr zu entlasten sind. Hier soll nun für den Gütertransit eine entsprechende Grundlage geschaffen werden. Ohne eine derartige Grundlage kann der Kanton Uri den von Ihnen in der Umweltschutzgesetzgebung angeordneten Anforderungen nicht Genüge tun.

Bereits heute werden beim Stickoxid die Jahresgrenzwerte entlang der N 2 überschritten. Die Quelle für diese Emissionen ist fast ausschliesslich der Verkehr, und der Schwerverkehr trägt einen wesentlichen Teil dazu bei. Beim Ozon, Herr Scherrer Jürg (er ist jetzt nicht da), ist es gerade umgekehrt; es ist kein hausgemachtes Problem.

Auch mit der Neat wird uns noch eine Zunahme des Schwerverkehrs prognostiziert; die flankierenden Massnahmen ohne gesetzliche Zwangsmittel genügen also nicht, um die vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen Ziele zu erreichen. Wenn der Bund uns also Vorschriften für die Luftreinhaltung macht, deren Zweckmässigkeit ich weitgehend anerkenne, hat er auch Instrumente zu schaffen, damit diese Vorschriften vollzogen werden können.

Aus Zeitgründen muss ich darauf verzichten, detailliert auf die Problematik der Lärmbelastung einzugehen. Allen, welche Lastwagenlärm für Musik erklären möchten, könnte ich in meinem Kanton Wohnhäuser benennen, in denen sie ihre Musikbegeisterung in kurzer Zeit ablegen würden.

Ich beantrage Ihnen also, der Standesinitiative Uri Folge zu geben.

Stelger: Ich votiere im wieder einmal einstimmigen Sprechchor der SP-Fraktion speziell zur bzw. für die Standesinitiative Uri. Wir unterstützen diese parallel zur Alpen-Initiative und würden es auch begrüssen, wenn sie im Sinne des Antrages der Minderheit II (Zwygart) zum Gegenvorschlag zur Alpen-Initiative würde. Mit ihrer anderen Formulierung der Uebergangsbestimmungen ist sie besser und präziser; sie schliesst jeden Konflikt mit dem Transitabkommen aus. Wer hier nicht Hand bietet, mit einer Umstellungsfrist über die Laufzeit des Abkommens hinaus alle Konflikte mit dem Transitabkommen auszuräumen, darf uns im Abstimmungskampf um die Alpen-Initiative nicht mehr mit solchen Problemen kommen. Er wäre politisch ungläubwürdig. Sie haben hier die Möglichkeit, diese Uebergangsfristen zu korrigieren. Dies sei hier gesagt, um es dann im Abstimmungskampf auch zitieren zu können.

Mir ist es auch sympathisch, diese Standesinitiative aus Uri zu unterstützen, weil hier Betroffenheit und Legitimation so offensichtlich sind. Die Talschaft von Uri ist ein Ort, wo sich der

selbstzerstörerische Charakter eines ungebremsten Verkehrs selten drastisch zeigt. Herr Ogi macht nicht zufällig – oder hat gemacht, jetzt ist es vielleicht vorbei – immer wieder Besichtigungstouren in den Kanton Uri. Auf dem Wege in immer fernere Erholungsräume wird dort naher Lebens- und Erholungsraum zerstört. Ohne einen wirksamen Schutz der Wälder vor den Verkehrsfolgen zerbricht auch der Schutz der Wälder für diesen Verkehr. Das ist exemplarisch.

Aus dem Positionspapier der Urner Regierung, das wir alle erhalten haben, wird klar: Hier wird aus Not gehandelt; die zynischen Sprüche aus der Fraktion der Auto-Partei hin oder her. Wie kein zweiter ist dieser Kanton fast als ganzer mit den negativen Folgen unserer Uebermobilität konfrontiert. Was einst auch im Kanton Uri durchaus als Fortschritt begrüsst und gefördert wurde, hat die Grenzen des Erträglichen erreicht und überschritten. Die Opferbereitschaft wurde überstrapaziert. Die Neat musste der Bevölkerung des Kantons Uri bereits aufgezwungen werden. Was kurz darauf in Erstfeld geschehen ist, hat tiefe Bitterkeit hinterlassen. Das ist nicht gut. Das Gefühl der Alpenregionen, von den Zentren im Stich gelassen zu werden, ist am 6. Dezember drastisch sichtbar geworden – auch dies ein Graben!

Ich glaube, dass wir dem Kanton Uri den Schutz, den er hier fordert, heute unbedingt schuldig sind. Das liegt auf der Linie dessen, was in politischen Absichtserklärungen immer wieder verkündet und im Transitabkommen als Ziel anvisiert ist. Die vorliegenden Initiativen machen es verbindlich.

Herr Bircher Peter und Herr Binder, diese Initiativen sind überhaupt nicht überholt, im Gegenteil! Sie liegen genau richtig im Trend und nageln etwas fest, das bis jetzt meist nur versprochen wurde. Was verlangt wird, ist vernünftig und machbar und für viele andere vom Transitverkehr belastete Regionen ebenso von Vorteil. Tun wir diesen Schritt!

Ich war gespannt auf die Position von Herrn Steinegger. Ich habe gehofft, ich könne ihm hier als einem engagierten Anwalt seiner Region applaudieren, und ich tue es gern. Ich finde es aber sehr schade, dass er seine freisinnige Minderheit schon jetzt als so klein hat relativieren müssen. Ich hätte gerne auch mit einem Teil seiner Fraktion gerechnet und mir für die Abstimmung hier im Rat mehr erhofft. Nun müssen wir wohl auf die Volksabstimmung über die Alpen-Initiative hoffen und darauf, dass Kollege Steinegger und die Regierung des Kantons Uri auch in diesem Abstimmungskampf engagiert auftreten werden. Denn die Alpen-Initiative bietet die seltene Chance, ein konkretes und bei gutem Willen konkret lösbares Problem in einer sehr breiten Koalition anzugehen.

M. Comby: L'initiative populaire sur la protection des régions alpines contre le trafic de transit a certes le mérite d'attirer l'attention des responsables politiques sur la délicate problématique des régions alpines à la recherche d'un nouvel équilibre entre l'écologie et l'économie. Sans nul doute, la protection de l'environnement revêt une importance capitale pour l'avenir de ces régions, mais la sollicitude portée par les citoyens aux régions de montagne serait mieux comprise si la Suisse leur apportait de nouvelles raisons de croire et d'espérer.

Le projet des nouvelles transversales ferroviaires alpines, accepté par une forte majorité du peuple, s'inscrit dans cette optique. Il contribuera indéniablement au développement futur des régions alpines. Toutefois, l'avenir des Alpes dépend aussi d'un renforcement de la péréquation financière intercantonale et d'un engagement plus efficace du pays par le truchement des instruments existants tels que la LIM, la loi fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne, mais bien sûr avec des moyens financiers accrus. Les régions alpines ne demandent aucune aumône. Elles sont prêtes à offrir leur contribution à l'amélioration du transit des personnes et des marchandises au bénéfice de la Suisse et de l'Europe. Incidemment, je vous informe par exemple que le Valais a voté massivement en faveur des NLFA, mais les régions alpines exigent de la part de la Confédération une politique volontariste plus active de lutte contre les disparités régionales qui ont tendance à croître dans notre pays. Cette initiative est certes séduisante, mais elle comporte de gros inconvénients.

Voici les quatre raisons pour lesquelles elle doit être combattue. Première raison, l'espace alpin est déjà largement couverte par la législation fédérale et cantonale sur la protection de l'environnement et par toute une série de dispositions prises en la matière.

Deuxième raison, le transfert du trafic marchandises de la route au rail obéit à la stratégie développée par les nouvelles transversales ferroviaires alpines. Quant à la limitation des capacités routières pour les personnes et les marchandises à leur niveau actuel, elle n'est pas acceptable de façon uniforme dans toutes les régions alpines. En Valais, par exemple, cette disposition pourrait conduire à l'abandon d'une autoroute à quatre pistes dans le Haut-Valais et à la suppression de la bretelle des NLFA en direction du Valais central et de la Suisse romande. Le Valais est déjà le seul canton suisse à avoir subi une amputation de son réseau autoroutier national par la radiation du Rawil. Le Valais central et la Suisse romande n'accepteraient pas d'être sacrifiés une deuxième fois.

Troisième raison, contrairement à l'initiative, il faut souligner la nécessité impérieuse de réaliser à l'avenir une meilleure complémentarité entre les différents types de transports en prenant toutes les mesures utiles pour une protection plus efficace de l'homme et de son environnement. Etant donné les polluants atmosphériques et les autres nuisances qui accompagnent le trafic routier, il est indispensable de mieux lutter contre ces pollutions. Notre pays s'engage résolument dans cette direction. Toutefois, l'objectif fixé par l'initiative pénalise injustement le transport par la route en le bloquant au niveau actuel.

Enfin, dernière raison, le respect des conventions et des engagements internationaux exige le refus de cette initiative. Il est trop simpliste de déclarer que «les accords internationaux ne protègent pas l'environnement». Il serait dangereux pour la Suisse de se singulariser une nouvelle fois sur la scène internationale en ne respectant pas ses engagements sur le plan européen.

En conclusion, au nom du groupe radical, je vous invite à refuser cette initiative qui comporte de très nombreux effets pervers.

Strahm Rudolf: Wer ja zur Neat sagt, muss auch ja zur Alpen-Initiative sagen, denn diese Alpen-Initiative ist die einzige dauerhafte flankierende Massnahme, die garantiert, dass die Neue Eisenbahn-Alpentransversale auch ausgenutzt wird.

Herr Binder, der Fraktionskollege von Herrn Bundesrat Ogi, hat dem Bundesrat die Note 6 erteilt. Was die Diplomatie betrifft, möchte ich das bestätigen, was aber die Wirtschaftlichkeit betrifft, gibt es eine ungenügende Note, nicht einmal die Note 3. Diese Neat – ich sage das auch im Wissen, dass man das später nachprüfen kann – ist eine Fehlinvestition, wenn nicht die Alpen-Initiative respektive eine analoge Umlagerungsstrategie mitangewendet wird, wenn sie einmal gebaut ist.

Herr Bundesrat, Sie haben nach Ablauf des Transitvertrags in 12 Jahren – erst dann wird ja die Neat gebaut sein – nichts in der Hand, um den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern – nichts, absolut nichts!

Die «rate of return», also die reale Ertragsrate der Neat, liegt – so steht es in der Botschaft – weit unter 1 Prozent. Und Sie können das Management der SBB noch so gut gestalten: Wenn die Rahmenbedingungen zur besseren Auslastung der Bahn nicht von der Politik her gegeben sind, dann wird sie weiter in Defizite schlittern.

Wir haben diesen Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlamentes studiert, und dort sind einige Einschätzungen, Herr Bundesrat, bestätigt, die uns eigentlich Argumente liefern: Einschätzungen, die für die Alpen-Initiative sprechen. Ich nenne sie kurz:

1. Das Transitabkommen ist auf 12 Jahre befristet; dann wird die EG auf den Durchlass der 40-Tonnen-Lastwagen – dannzumal werden es vielleicht 44-Tonnen-Lastwagen sein – drängen. Und wenn die Schweiz früher der EG beitreten sollte, wird die EG auf sofortige Uebernahme der EG-Normen für die Lastwagen drängen.

2. Das EG-Parlament sagt selber, die Terminals, die zum Umladen in Süddeutschland und Norditalien nötig sind, seien noch nicht garantiert. Das steht auch in diesem Bericht.

3. Das EG-Parlament sagt auch, die im Transitabkommen, Artikel 12, vorgesehenen Strassenverkehrsgebühren seien noch nicht gesichert. Das Parlament sagt sogar, die EG-Kommission hätte diese Zusicherungen nicht geben dürfen.

4. Die EG hat beschlossen, im EG-Raum 12 000 Kilometer neue Autobahnen zu bauen, für 120 Milliarden Ecu. Und Sie können nicht von einer total neuen Verkehrsphilosophie der EG sprechen. Die Umlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn, auf die Neat, ist überhaupt nicht gesichert; es ist – wirtschaftlich gesehen – Geisterfahre, wenn wir nicht flankierende Bedingungen, die diese Umlagerung garantieren, auf Dauer, über die 12 Jahre hinaus, tatsächlich fixieren. Ich sehe im Moment in der politischen Landschaft keine andere Lösung als die Annahme dieser Alpen-Initiative.

Aus wirtschaftlichen Ueberlegungen bitte ich um Zustimmung.

Kühne: Seit der Einreichung der Initiative hat die schweizerische Verkehrspolitik Fortschritte in Richtung umweltgerechter Verkehrsbewältigung gemacht, und dies obwohl sich die Grüne Partei dazu quergestellt hat. Der kombinierte Verkehr mit dem Gütertransit auf der Schiene nimmt nun allmählich Gestalt an, indem wir zukunftsgerichtete Infrastrukturen bauen können. Wir haben uns hier nicht davor gescheut, den Willen zu bekunden, dass eine umweltschonende Linienführung gewählt werden muss, auch wenn das Mehrkosten verursacht. Wir sind bereit, zusätzlich Geld für längere Tunneln auszugeben. Es wird aber so sein, dass wir, wenn die Neat einmal in Betrieb sein wird, den Verkehr vor allem durch ein attraktives Angebot mit guten Leistungen auf die Schiene bringen müssen. Zudem ist kombinierter Verkehr jetzt keine schweizerische Sonderlösung mehr, sondern es ist uns gelungen, den kombinierten Verkehr auf europäischer Ebene gewissermaßen salonfähig zu machen.

Als weitere flankierende Massnahme sehen wir eine harmonisierte, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, also keine schweizerische Sonderlösung mehr auf diesem Gebiet. Hier hat der Bundesrat auf unsere Vorschläge eingeschwenkt. Die Initiative steht nach Ablehnung des EWR zusätzlich quer in der Landschaft. Jetzt ist eine vernünftige Haltung im Bereich des Transits ein Gebot der Stunde. Derartige Restriktionen bringen uns aussenpolitisch vollends ins Abseits, einerseits gegenüber unserem Efta-Partner Oesterreich – wir können nicht bei uns «dichtmachen» und den Verkehr unserem Nachbarn überlassen –, andererseits auch gegenüber unseren Nachbarn im Norden und im Süden. Wir müssen ja früher oder später bilaterale Verhandlungen aufnehmen.

Als eines der ersten wird sich das Luftverkehrsabkommen aufdrängen. Sie haben dieser Tage von einem Projekt «Bologna» der Swissair gelesen oder am Fernsehen etwas darüber vernommen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das Projekt «Bologna» bei einer Verkehrspolitik, wie sie die Initiative anstrebt, vorangetrieben werden kann. Das nur als eines der Beispiele. Es geht also darum, mit einer praxisnahen, umweltverträglichen Verkehrspolitik dem Alpenraum und seinen Bewohnern mehr zu nützen als mit einer Initiative, die eher noch kontraproduktiv wirken dürfte.

Herr Bundesrat Ogi, heute ist es offenbar Mode geworden, Ihre Verkehrspolitik zu benoten. Herr Binder hat die Note 6 gegeben. Herr Strahm ist etwas tiefer gegangen. Ich kann Ihnen nur sagen: Unsere Fraktion ist mit Ihrer Verkehrspolitik zufrieden. Sie folgt nämlich genau jener Linie, die wir in den CVP-Papieren «Verkehr im Jahre 2001» und «Schweizerische Verkehrspolitik im Dienste Europas» vorgezeichnet haben. Lesen Sie also weiter unsere Schriften, dann kommt es gut heraus!

On. Carobbio: Ho seguito con attenzione il dibattito, ma più ascolto gli interventi, più mi convinco che l'accettazione dell'iniziativa sulle Alpi è necessaria in questo momento dopo il voto sulle trasversali ferroviarie e dopo il voto di questa mattina sui due accordi di transito.

Sig. Consigliere federale: se Lei fosse logico fino in fondo con le posizioni che ha brillantemente sostenuto fin qui su questo problema, dovrebbe schierarsi; malgrado tutto, in favore di questa iniziativa che costituisce un sostegno alle Sue posizioni in fatto di politica dei traffici a livello europeo. In ogni caso rappresenta una proposta importante per le popolazioni delle Alpi.

Vorrei ricordare un fatto. A differenza di quanto ha sostenuto il collega Scherrer Jürg – che non è più in sala, che dimostra di conoscere poco il Cantone del Ticino, forse perché è abituato a considerarlo solo come luogo di vacanza, ma non come paese in cui vivere – sono convinto che il problema del transito dei traffici pesanti preoccupa molto i Ticinesi, in particolare le cittadine e i cittadini della Leventina e della Riviera. Se parecchi hanno espresso un voto favorevole alle trasversali alpine, è proprio nella speranza che questa opera importante fosse poi concretizzata con misure adeguate per il trasferimento di tutto il traffico pesante di transito su rotaia. L'iniziativa prevede appunto delle misure per raggiungere quell'obiettivo.

Sig. Consigliere federale, non credo che basti creare una linea attrattiva per veramente trasferire tutto il traffico su rotaia. Occorre anche creare le condizioni che permettano di obbligare ad usare la ferrovia. Ciò è necessario a maggior ragione, se teniamo presente il fatto che il trattato sul traffico di transito che abbiamo appena votato, scadrà fra dodici anni, cioè prima della realizzazione delle trasversali. A quel momento, senza l'iniziativa non disporremo di strumenti validi per difenderci contro l'aumento di traffico sulle strade.

L'iniziativa, contrariamente a chi pretende che sia una iniziativa addirittura collettivista, chiedendo d'introdurre l'obbligo di mettere su rotaia il traffico di transito, lascia aperte le modalità d'attuazione. Lo si può fare, ad esempio, anche attraverso tasse speciali sul traffico pesante stesso o con altre misure.

L'accettazione dell'iniziativa ci garantirà che i miliardi di franchi che investiremo nelle trasversali alpine non saranno soldi buttati al vento e eviterà che domani il Cantone di Uri e il Cantone del Ticino dovranno continuare a sopportare, oltre che il traffico delle linee veloci, un importante traffico di transito sulle strade.

Per queste ragioni sono convinto che oggi bisogna sostenere l'iniziativa sulle Alpi ed evidentemente anche l'iniziativa del Cantone di Uri.

Dreher: Lassen Sie mich zuerst vom «eingebildeten Kranken» am Gotthard reden. Es ist doch einfach unglaublich, dass man behauptet, im Kanton Uri könne man wegen dem Transitverkehr nicht mehr schnaufen! So etwas ist doch wirklich lächerlich! Der gleiche Verkehr, der in Göschenen ins Gotthardloch hineinfährt, kommt auf der anderen Seite wieder heraus; das ist zwingend logisch. Und der fährt dann das Tessin hinunter. Herr Carobbio, es stimmt nicht, was Sie gesagt haben: dass man sich in der Leventina über den Transitverkehr beklage; die Leute sind froh, dass die Autobahn da ist. Im Tessin haben Sie das hysterische Szenario, wie es in der deutschsprachigen Schweiz existiert, nicht – wahrscheinlich, weil die italienische Uebersetzungskapazität beim WWF, beim VCS und wie sie alle heissen mögen nicht in genügendem Masse ausgebaut ist. Im Tessin beklagt sich die Bevölkerung nicht über den Transitverkehr. Es ist doch so, Kollege Maspoli? Voilà! (Heiterkeit).

«Der eingebilddete Kranke» ist Weltliteratur. Man kann natürlich einer Bevölkerung so und so lange erzählen, dass die Ozonwerte steigen, dass da Schadstoffe in der Luft seien und an allem der Transitverkehr schuld sei. Sie werden immer einen gewissen Prozentsatz finden, der das glaubt. Aber das ist doch logisch: die Dummen sterben in keiner Region der Schweiz völlig aus! Mit gefälschten Zahlen, mit bestellten Gutachten wird etwas herbeigeredet, über das man im internationalen Vergleich nur noch lachen kann. Herr Hämmerle hat heute morgen von einem Horrorszenario gesprochen, das die zweite Tunnelröhre am Gotthard für ihn bedeuten würde. Sie haben einen halben Horror am Seelisbergtunnel! Mit der gleichen Begründung hätte man den nämlich statt mit zwei Röhren auch nur mit einer machen können. Dann hätten Sie da noch einen Stau mehr. Ei, wäre das schön und gut für die Luft!

Dieser Transitverkehr verschiebt sich nicht zum Vergnügen. Da sind Warenströme drin. Wenn Warenströme unterwegs sind, sind das Aufträge, und wenn Aufträge erteilt werden, heisst das, dass irgendwo irgendwelche Leute Arbeit, Lohn erhalten, um ihren Lebensunterhalt für sich und ihre Familie zu bezahlen. Das ist nicht wie im realen Sozialismus, wo die Lastwagen herumgefahren sind, um die Kilometer abzuleisten, wie das Roger Bernheim in den «Sozialistischen Errungenschaften der Sowjetunion» so treffend beschrieben hat.

Diese Initiative atmet den Geist einer Zeit, die bereits vorbei ist. Es ist ein Aufzucken eines Anliegens noch, das jetzt in einer heilsamen Rezession zur Abstimmung kommt und vom Volke natürlich «beerdigt» werden wird; da können wir schon heute drauf wetten.

Ich muss schon sagen: Glücklicherweise ein Land, das seine herbeigeredeten und eingebildeten Probleme lösen kann!

Im übrigen bin ich der Meinung, die direkte Bundessteuer sei abzuschaffen und durch eine Mehrwertsteuer zu ersetzen.

Bezzola: Auch ich möchte das Alpengebiet schützen. Die FDP-Fraktion empfiehlt aber einstimmig, die Initiativen abzulehnen. Unser Parteipräsident war bei der Abstimmung nicht im Saal.

Warum müssen sowohl die Volksinitiative als auch die Ständesinitiative abgelehnt werden? Warum sind sie überholt? Was versteht man unter Transitstrassen-Kapazität? Diese und weitere Fragen sind zu beantworten.

Beide Initiativen wollen den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze zwingend auf die Schiene verlagern. Die Volksinitiative will das innert 10 Jahren seit Annahme der Initiative tun, und die Ständesinitiative gibt dafür 15 Jahre Zeit. Sowohl das Transitabkommen – wir haben heute lange darüber gesprochen – als auch der Alpentransit-Beschluss, dem das Volk mit klarer Mehrheit zugestimmt hat, sind eigentliche indirekte Gegenvorschläge zu den beiden Initiativen. Sie decken die Forderungen der Initianten zum grössten Teil ab.

In Artikel 1 des Alpentransit-Beschlusses wird klar festgehalten, dass die Neat gebaut wird, um unsere Strassen vom Güterverkehr zu entlasten. Man hat aber dann zumal auf eine Zwangsformulierung verzichtet. Gemäss Botschaft über den Bau der Neat beträgt die Bauzeit für den Lötschberg-Basistunnel rund 7 bis 10 Jahre und für den Gotthard-Basistunnel rund 12 bis 15 Jahre. Die Fristen, wie sie von den Initianten gesetzt wurden, könnten auch aus diesem Grund nicht eingehalten werden. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet dürfe nicht erhöht werden, verlangen die Initianten; ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Auf diesen Teil möchte ich kurz eingehen: Was versteht man unter Transitstrassen-Kapazität? Ab wann dürfen diese Transitstrassen nicht mehr ausgebaut, dürfen die Kapazitäten nicht mehr erhöht werden? Unter das Ausbaubeschränkung würden nicht nur Haupt-, sondern auch Nebenachsen mit den Passübergängen im Alpengebiet fallen. Jeder Ausbau eines Teilstückes an einer Transitstrasse, die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sommer und im Winter und damit auch die verbesserte Erschliessung von zahlreichen abgelegenen Tälern und Dörfern würden die Transitzkapazität erhöhen. Solche Ausbauten würden also erschwert oder könnten sogar verhindert werden.

Das trifft vor allem diejenigen Bergkantone und Täler, die durch die Neue Eisenbahn-Alpentransversale nicht besser erschlossen werden oder bei denen die Erschliessung durch das Konzept «Bahn und Bus 2000» nicht verbessert wird. Dringend notwendige Ausbauten, Sommer- und Winterzufahrten in Tourismusregionen werden verzögert, ja verunmöglicht.

Ich lebe in einem Alpental und weiss, wovon ich spreche. Ich möchte zwei Beispiele aus meinem Heimatkanton erwähnen:

1. den längst fälligen Ausbau der Prättigauer Strasse, die einerseits von der Einwohnerzahl her eine Region von der Grösse des Kantons Zug erschliesst und andererseits einen Teil der Nord-Süd-Achse Prättigau-Flüela-Ofenpass-Südtirol darstellt;

2. die Erschliessung der Surselva, die einerseits das gesamte Bündner Oberland erschliesst und andererseits eine bedeutende Nebenachse (N 13-Surselva-Lukmanier-N 2) zwi-

schen der N 2, der Gotthardachse, und der N 13, der San-Bernardino-Achse, bildet.

Ab wann sollen die Transitstrassen nicht mehr ausgebaut werden? Selbstverständlich sofort nach Annahme der Initiative. Seit Einreichung der Initiative hat sich das Umfeld grundlegend geändert. Das Transitabkommen und der Alpentransit-Beschluss decken die Forderungen der Initianten grösstenteils ab. Die Initiative verstösst aber auch gegen das Prinzip der Nichtdiskriminierung gegenüber Ausländern. In Artikel 10 des Transitabkommens wird übrigens der unbeschränkte Gütertransit mit Lastwagen bis 28 Tonnen erlaubt. Der Ost-West-Gütertransit und der Binnenverkehr im allgemeinen werden in dieser Initiative nicht erwähnt. Tangiert wird auch der wichtige schweizerische Grundsatz der Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel.

Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, beide Initiativen abzulehnen.

M. Epiney: L'initiative populaire pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit mérite à la fois notre considération à cause des intentions louables qui animent ses promoteurs, mais aussi notre opposition à cause des effets pervers qu'elle générerait en cas d'acceptation par le souverain. Intentions louables parce qu'il est incontestable que certaines régions alpines, comme l'axe du Gothard par exemple, sont touchées de manière particulièrement sensible par les nuisances d'un trafic démesuré.

Mais surtout effets pervers de cette initiative, premièrement par son caractère excessif. Elle vise en effet à interdire tout transit ordinaire de marchandises par la route d'une frontière à une autre. Or, ce type de transport ne représente que le 7 pour cent du volume total du trafic à travers les Alpes.

Effets pervers par son contenu contraire aux accords internationaux, notamment bilatéraux que nous avons conclus, mais aussi contraire à la philosophie qui préside aux accords du Gatt. Or, après le vote sur l'Espace économique européen, la Suisse ne peut pas se permettre l'arrogance d'imposer un seul moyen de transport de marchandises à ses voisins étrangers, après leur avoir imposé, au prix de mille difficultés, le trafic combiné. Ce serait non seulement mal venu de notre part, mais ce serait encore s'exposer à des mesures de rétorsion, bien sûr, mais aussi de compensation lors des négociations commerciales futures.

Troisièmement, effets pervers parce que ses objectifs sont dépassés. Cette initiative arrive un peu comme la grêle après la vendange. La Suisse a en effet, par l'Accord sur le transit et l'adoption des nouvelles transversales ferroviaires, déjà accepté le principe du report du trafic de la route en direction du rail et elle a de la sorte satisfait aux buts principaux de l'initiative.

Quatrièmement, effets pervers à cause des conséquences transalpines qu'elle peut entraîner. L'adoption de l'initiative reviendrait en effet à engager une armée de fonctionnaires chargés de vérifier si tel chargement a effectivement utilisé le moyen de transport prescrit par notre législation. Or, pour 7 pour cent du trafic de transit, il faudrait contrôler des dizaines et des dizaines de milliers de véhicules avec paperasserie, mauvaise humeur et critiques européennes à la clé.

Enfin, cette initiative doit être rejetée parce qu'elle est éminemment dangereuse. Elle tend en effet, sous le couvert de la protection des Alpes, à empêcher, d'une part, la réalisation de projets autoroutiers déjà décidés et, d'autre part, à empêcher l'extension future de certains réseaux routiers. Or, il peut arriver qu'une voie de communication qui a pour objectif principal de désenclaver une région déjà défavorisée, puisse être condamnée à cause de cette initiative, parce qu'accessoirement elle servirait également au transit de marchandises. C'est donc se lier dangereusement pour l'avenir que d'accepter cette initiative.

Dès lors et pour ces motifs, tout en reconnaissant les préoccupations des initiants, je vous recommande d'écarter cette initiative, ne serait-ce qu'aux noms du principe de proportionnalité et de la pesée des intérêts qui justifient à eux seuls largement ce rejet.

Herczog: Die Gegner der Initiative – einmal abgesehen von der verbalen Geisterfahrt der Auto-Fraktion, für die offenbar die Politik lediglich die Fortsetzung des Autofahrens mit denselben Mitteln ist – haben letztlich – zusammengefasst – eigentlich nur ein einziges brauchbares Argument, auf das man eintreten kann: nämlich die Frage der «freien Wahl des Verkehrsmittels». Nur ist dieser Einwand kein verkehrspolitisches Konzept, im Gegenteil, es ist eine einseitige Forderung der Vertreter der Strasse in ihrem absolut eigenen Interesse.

Demgegenüber ist die Alpen-Initiative heute ein notwendiges verkehrspolitisches Minimalprogramm, nämlich: erstens Reduzierung der Verkehrsnachfrage, zweitens ergänzende Massnahme zur Neat als Priorität der Schiene und drittens finanzielle Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen. Der Verkehr ist ja ein Wirtschaftszweig, wo uneingeschränktes Wachstum anerkanntermassen schädlich ist. Es ist, glaube ich, hier im Saal wirklich nur die Auto-Fraktion der Meinung, dass es keine Rolle spiele, wenn man mit leeren «Klättern» quer durch die Schweiz fährt, ohne dass überhaupt Güter produziert und transportiert werden, weil der Verkehr an sich etwas Tolles und Nettes sei. Jeder vernünftige Mensch weiss: Der Verkehr ist einzuschränken, weil das Wachstum dort nicht richtig ist, weil es volkswirtschaftlich nicht richtig ist.

Unsere Verkehrspolitik ist schon seit längerer Zeit darauf ausgerichtet, die Gesamtnachfrage zu reduzieren. Es ist letztlich eine wirtschaftliche Frage, wie man das macht. Wir brauchen die klare Einhaltung der Kostenwahrheit, also den Einbezug der externen Kosten. Wir brauchen die Lenkungsabgaben, Stichwort Schwerverkehrsabgaben, weil alle wissen – das muss x-mal klar gesagt werden –, dass der Güterverkehr heute allzu billig ist.

Hier bietet die Alpen-Initiative eine richtige Lösung an, und hier kann auch parallel mit diesen wirtschaftlichen Massnahmen die Verlagerung auf die Schiene erzwungen werden.

Vor ein paar Jahren war hier die Priorität des öffentlichen Verkehrs noch in aller Munde; die Priorität des öffentlichen Verkehrs war gewissermassen zur Prämisse eines jeden Votums geworden. Heute stelle ich fest, dass dies keine Rolle mehr spielt. Es spielt keine Rolle mehr, weil man sich jetzt aus populistischen Gründen nach der Auto-Fraktion richten möchte. Das ist politisch und verkehrspolitisch nicht nur falsch, sondern verheerend.

Wenn wir ja zur Neat gesagt haben, sagen wir auch ja zum Güterverkehr auf der Schiene. Etwas anderes gibt es nicht. Solange der Strassenverkehr seine effektiven Kosten nicht voll bezahlt, genügt uns eine schöne Neat überhaupt nicht. Wir brauchen nicht nur Investitionen, sondern wir brauchen auch politische Massnahmen, um diese Benützung durchzusetzen.

Finanzierung der SBB bzw. finanzielle Sanierung der SBB: Gestern haben wir hier in der Budgetdebatte gehört, wie man die SBB und ihre finanzielle Situation bejammert. Man hat hier auch mit alten Argumenten, wie z. B. mit dem Leistungsauftrag, operiert. Generaldirektor Weibel hat kürzlich in der «Neuen Zürcher Zeitung» zu Recht vermerkt: «Wenn es der Bahn finanziell schlechtgeht, greift man zu Surrogaten wie Budget, Kennziffern und eben dem veralteten Leistungsauftrag.»

In der Politik aber wären – für uns alle – langfristige strategische Überlegungen gefragt. Wenn man die politische Landschaft betrachtet, sieht man, dass derartige langfristige strategische Überlegungen heute leider nicht mehr gefragt sind. Aber wir sind jene, die heute fordern, dass man die Fähigkeit erlangt, die Bahnen finanziell wieder zu sanieren. Wenn man heute den Güterverkehr zwingend auf die Schiene verlagert, besteht doch die Möglichkeit, die Bahnen finanziell zu sanieren. Es ist doch ganz klar, dass auf diese Weise der Güterverkehr auch rentiert. Da gilt selbstverständlich auch die Kostenwahrheit.

Reduzierung der Verkehrsnachfrage, wirkliche Priorität der Schiene und finanzielle Sanierung der SBB – im Interesse dieser drei strategischen Konzepte, die die Alpen-Initiative fordert, bitte ich Sie zusammenfassend, der Alpen-Initiative zuzustimmen.

Scherrer Jürg: Die «leeren Kläpfe», wie Sie, Herr Herczog, sie zu bezeichnen belieben, fahren deshalb teilweise leer durch die Schweiz, weil wir die 28-Tonnen-Limite haben. Sind die Lastwagen nämlich höher belastet als mit 28 Tonnen, nehmen sie den Umweg über Frankreich oder Oesterreich in Kauf. Auf dem Rückweg sind sie dann leer, weil internationale Vereinbarungen und Uebereinkommen es verbieten, dass Lastwagen z. B. in Italien laden und in der Schweiz abladen dürfen, wenn sie in Deutschland immatrikuliert sind. Bitte nehmen Sie das jetzt endlich einmal zur Kenntnis!

Bürgi, Berichterstatter: Ich möchte nicht mehr auf die vielen Voten eingehen. Darum mache ich zusammenfassend folgende Feststellungen:

1. Viele vergessen, dass die Initiative nicht nur den Gotthard betrifft, sondern alle Alpenübergänge.
2. Die Initiative widerspricht internationalen Abkommen und Verpflichtungen. Sie diskriminiert ausländische Lastwagenfahrer und führt daher automatisch zu Retorsionsmassnahmen des Auslandes gegenüber schweizerischen Transporteuren im Ausland.
3. Der Alpenraum ist mit der heutigen Umweltschutzgesetzgebung heute schon weitgehend geschützt. Ich denke da an Natur- und Heimatschutz, Landschaftsschutz, Walderhaltungsmassnahmen, Luftreinhaltekonzept usw.
4. Die Initiative und der Gegenvorschlag sind aus Gründen der praktischen Durchführbarkeit abzulehnen. Für die lückenlose Durchsetzung der Forderung müsste ein unverhältnismässiger Kontrollapparat aufgebaut werden.
5. Unser Alpenraum soll nicht ein «Ballenberg» Europas werden, sondern auch in Zukunft einen lebenswerten Lebensraum für Tourismus und Landwirtschaft bieten.
6. Wir wollen alle Gütertransporte auf die Schiene bringen, ohne grosse Zwangsmassnahmen, indem wir die Schienenwege attraktiv ausbauen.

Darum bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit der Kommission zuzustimmen und die Anträge der Minderheiten I und II sowie die Standesinitiative Uri abzulehnen.

M. Cavadini Adriano, rapporteur: Dans ce débat, presque tout a été dit. Je serai donc moi aussi très bref.

Il faut peut-être préciser que ces initiatives n'intéressent pas seulement le Gothard, mais aussi le San Bernardino, le Simplon et le Grand St-Bernard. Ces deux initiatives introduisent une discrimination entre transporteurs suisses et étrangers avec toutes les conséquences facilement imaginables dans nos relations en Europe. Elles sont aussi en contradiction avec l'accord sur le transit. Ces deux initiatives oublient que nous avons un projet ambitieux avec les transversales alpines et que nous sommes en train d'accomplir des efforts et de faire des investissements pour soutenir et augmenter les capacités de transport dans le trafic combiné. Les deux initiatives veulent empêcher des adaptations routières, même celles nécessaires, dans les régions alpines. Elles veulent en particulier bloquer et empêcher durablement un possible doublement du tunnel autoroutier du Gothard. Elles ne prennent pas en considération le fait que nous avons déjà des instruments très restrictifs: la limitation à 28 tonnes, l'interdiction de trafic la nuit et les jours fériés, et des instruments de contrôle des émissions dans la législation sur l'environnement, ainsi que la taxation des poids lourds avec la redevance sur ceux-ci qui sera révisée prochainement.

Ce sont donc pour ces raisons principales que la majorité de la commission vous invite à rejeter les deux initiatives et aussi le contre-projet qui reprend en partie l'initiative du canton d'Uri.

Bundesrat Ogi: Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» will – ich möchte es noch einmal in Erinnerung rufen – den alpenquerenden Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umlagern, und sie will die Kapazität der Transitstrassen im Alpenraum begrenzen. Das ist die klare Forderung, die diese Initiative stellt. Die Initianten – da habe ich sehr viel Verständnis – hatten bei der Einreichung vor allem Angst vor den damaligen Forderungen der EG, der Europäischen Gemeinschaft; denn diese ver-

langte damals von der Schweiz die Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen im ganzen Land oder zumindest auf der N 2, die Aufhebung des Nachtfahrverbotes, die Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes. Das alles konnte abgewendet werden. Für Frau Diener ist das kein Erfolg. Ich frage einfach: Ist das ehrliches Bilanzieren, nachdem die Latte in der Ausgangslage auch von der grünen Fraktion so gesetzt wurde, dass es darum ging, vor allem diese drei Eckpfeiler in diesen Verhandlungen zu erhalten?

Die Ausgangslage hat sich somit seit Einreichen der Initiative grundlegend verändert. Das müssen wir – wenn wir ehrlich sind – feststellen. Deshalb ist die Initiative eigentlich überholt oder eben auf dem Weg der Erfüllung. Auch der Bundesrat will im Verkehr die Umwelt schonen und Energie sparen. Auch der Bundesrat stellt sich der Herausforderung der Verkehrsentwicklung. Auch der Bundesrat hat gehandelt, und er präsentiert Lösungen.

Herr Maeder hat gefragt, was sich grundlegend verändert habe. Herr Maeder, wir fördern vor allem den Kombi-Verkehr. Der kostet uns im nächsten Jahr 99 Millionen Franken: Abgelagerter Hucklepackverkehr. Wir verlegen heute immerhin 170 000 Lastwagen von der Strasse auf die Schiene, und wir werden dieses Jahr (1994/95) 700 000 Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlegen können. Die Arbeiten laufen, und sie laufen frist- und budgetgerecht. Zudem hat das Volk dem Bau der Neat zugestimmt.

Herr Steinegger – er ist leider nicht da – hat gesagt, er werde sehr genau die Einhaltung von Sinn und Geist dieser Neat kontrollieren. Aber ich muss ihm sagen: Auch wir werden kontrollieren, ob von den Urnern Sinn und Geist eingehalten werden wird. Daran zweifle ich ein wenig, nachdem wir mit dem Kanton Uri vor der Neat-Abstimmung in einem guten Geist die Arbeiten diskutiert hatten und der Kanton Uri zusammen mit einem anderen Kanton seine Zufriedenheit der Presse mitgeteilt hatte. Das hat einen bestimmten Regierungsrat jedoch nicht davon abgehalten, am Abend der Neat-Abstimmung zu sagen, er habe kein Vertrauen mehr in Bern. Ich nehme an, er hat nicht an den Kanton Bern gedacht, sondern eben an «Berne fédérale». So geht es nicht.

Wir haben weiter, Herr Maeder, das Transitabkommen. Ich möchte Ihnen für die Unterstützung danken. Ich glaube, Sie sind heute morgen auch aufgestanden und haben diesem Transitabkommen zugestimmt. Ich ziehe den Hut!

Dann möchte ich festhalten, dass wir die 28-Tonnen-Limite haben. Sie ist jetzt international anerkannt. Das ist nicht selbstverständlich. Auch das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot sind international anerkannt.

Der Bundesrat hat Ihnen im Januar 1992 die Botschaft unterbreitet, wo es darum geht, die Schwerverkehrsabgabe in einem zweiten Schritt in eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe umzusetzen. Wir haben nicht nur Worte oder Hüllen, sondern auch Resultate.

Die bundesrätliche Politik kann aber jetzt nicht zu einer «Verkehrsverhinderungspolitik» werden. Ich bitte Sie, vor allem nach dem 6. Dezember, das auch so zu sehen. Der Bundesrat verwendet marktkonforme Mittel zur Steuerung des Verkehrs. Der Bundesrat darf nicht Ummengen von Verboten und Geboten erlassen. Wir sollten das in dieser Ausgangslage nicht tun. Herr Bircher Peter hat es ganz klar und deutlich gesagt: Die Initiative bringt nicht mehr viel – und wir müssen diesen Tatsachen in die Augen schauen: Nur 6 Prozent der Fahrzeuge sind auf der Gotthard-Transitachse und entfallen auf den Transitverkehr, Frau Diener. Die Initiative würde somit keine grosse Entlastung der Strasse zur Folge haben. Der ganze alpenquerende Binnenverkehr und der Export- und Importverkehr werden durch die Initiative nicht betroffen.

Wir müssen auch ehrlich sein: Von diesen rund 400 000 bis 500 000 Lastwagen, die wir auf der N 2 haben, sind nur etwa 250 000 bis 300 000 Transittlastwagen. Der Rest sind «hauseigene» Lastwagen. Herr Steinegger, unter diesen Lastwagen hat es auch solche aus dem Kanton Uri, also mit einer Urner Immatrikulation. Ich möchte nicht weiter ins Detail gehen: Es hat auch Lastwagen, die sogar gewissen Parteikollegen und Regierungsräten gehören, die ebenfalls diese Strassen benutzen.

Die Verkehrsbelastung ist im Alpengebiet wesentlich kleiner als im Mittelland. Der Bergler Ogi möchte Ihnen nun sagen, dass wir nicht nur an die Berge, sondern auch an das Mittelland denken müssen. In Payerne gibt es heute mehr Lastwagen als auf der N 2, als am Gotthard! Was wir den Urnern nicht zumuten wollen, dürfen und können, das dürfen wir auch den Romands nicht einfach so zumuten und sagen: Die in Payerne sollen diese drei- bis vierhunderttausend Lastwagen einfach hinnehmen, die haben etwas mehr Platz als der Kanton Uri. So dürfen wir die Situation auch nicht sehen. Ich hoffe, dass die Vertreter des Flachlandes, die jetzt den Bergregionen zu Hilfe eilen, in einem späteren Zeitpunkt, wenn es um die Interessen der Rand- und Berggebiete geht, auch präsent sind, dass sie dann auch helfen werden. Auch in Winterthur hat es bedeutend mehr Lastwagen als auf der N 2; Herr Binder hat es in einer weltoffenen Ansprache klar und deutlich gesagt. Wir müssen masshalten. Wir sollten die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft verbinden. Das müssen wir vor allem jetzt tun, nachdem wir am 6. Dezember das EWR-Abkommen abgelehnt haben; nachdem alle sagen, jetzt müssten wir fit werden, jetzt müssten wir die Ausgangslage in bezug auf unseren Wirtschaftsstandort verbessern. Also dürfen wir nicht so knapp nach dem 6. Dezember wieder solche Hindernisse beschliessen.

Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass diese Initiative jeglichen Ausbau der Transitachsen im Alpengebiet verbieten wird. Das müssen die Walliser, die Bündner, die Waadtländer wissen; das müssen auch die Neuenburger, die Berner und alle anderen wissen: Dann ist es fertig mit dem Ausbau beispielsweise der Nationalstrasse im Oberwallis. Wir können diesen Ausbau dann nicht mehr vornehmen.

Die Initiative benachteiligt also die Bergkantone. Die Initiative vermindert auch die Verkehrssicherheit. Die Initiative trifft den touristischen und den gewerblichen Verkehr, und – was schlimm ist – die Initiative greift massiv in die kantonale Strassenhoheit ein.

Wollen Sie das alles? Der Bundesrat meint: Nein. Das dürfen wir so nicht lösen. Nochmals: Wir müssen in Zukunft vermehrt die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft verbinden. Das müsste eigentlich unser Leitmotiv für die Zukunft sein.

Die bundesrätliche Verkehrspolitik berücksichtigt auch die internationale Verflechtung der Schweiz. Nach dem 6. Dezember müssen wir gerade dieser verstärkt Rechnung tragen. Die Annahme der Initiative würde dieser internationalen Zusammenarbeit erhebliche Schwierigkeiten in den Weg legen. Können wir das jetzt tun? Der Bundesrat meint nein.

Die Initiative stünde schliesslich im Widerspruch zu zahlreichen bilateralen Strassenverkehrsabkommen. Wir sollten aber den feinen Draht, den wir noch haben, jetzt nicht abbrechen. Der Zwangsverlad der Gütertransitfahrzeuge diskriminiert – man muss es so sagen, Herr Steinegger – die ausländischen Transporteure.

Gerade die Urner haben in der Geschichte immer wieder den Kontakt gesucht, über den Gotthard, über den See, und haben dank diesem Kontakt, dank diesen Verbindungen, gut gelebt. Ich kann es geschichtlich gesehen eigentlich fast nicht begreifen, dass man sich plötzlich – ich sage es etwas hart; sagen Sie es nicht der Regierung, sonst bekomme ich morgen schon wieder Briefe – irgendwie einigeln will. Glauben Sie mir: Diese Behinderung des Verkehrs dürfte fast mit Sicherheit zu ausländischen Retorsionsmassnahmen führen. Indirekt wäre damit auch das europäische Zivilluftfahrtsabkommen, das Herr Mühlemann heute morgen als Trumpf für die Zukunft bezeichnet hat, gefährdet. Ich gebe zu: Einige in dieser Saal wollen das. Aber die anderen dürfen das nicht zulassen!

Die Initiative schafft zudem Probleme bei der Durchführung; Herr Epiney hat es deutlich gesagt. Das würde eine allzu grosse Bürokratie nach sich ziehen, würde mehr Mittel, mehr Personal erforderlich machen. Das haben Sie alles abgelehnt; deshalb müssen Sie in Konsequenz Ihres Entscheides urteilen. Wir müssten an der Grenze auch intensiv kontrollieren können.

Bei der Initiative stellt sich im übrigen auch die Frage, ob sie Gültigkeit hat. Sie haben ja heute im «Tages-Anzeiger» und in

andern Zeitungen lesen können, dass man sich darüber streiten kann, ob diese Initiative rechtliche Gültigkeit hat. Der Bundesrat beantragt Ablehnung der Initiative. Aber der Bundesrat ist der Meinung, dass man heute deren Ungültigkeit nicht erklären sollte. Doch sie beinhaltet Widersprüche, ganz klare Widersprüche. Das hat auch das Gutachten des VCS gezeigt. Wenn Sie z. B. dieser Initiative zustimmen, wird das Ueberlaufmodell nicht angewendet werden können. Wenn Sie dieser Initiative zustimmen, würde die Vereinfachung der Grenzformalitäten entfallen. Ich möchte Sie bitten, auch das zu bedenken.

Zur Frage von Herrn Maeder bezüglich Artikel 20 des Freihandelsabkommens möchte ich sagen: Es ist eine Sicherheits- und eine Polizeiklausel. Sie ist nur für absolute Notfälle gedacht und wurde bisher noch nie angerufen, Herr Maeder, weil die öffentliche Ordnung nie durch den Verkehr beschränkt worden ist, weil die Sicherheit des Landes nie durch den Verkehr beschränkt worden ist. Aus diesem Grunde war es nicht nötig, diesen Artikel in der Botschaft zu erwähnen.

In bezug auf Herrn Strahm habe ich schon den Eindruck, dass er heute morgen nicht in diesem Saal anwesend war. Ich möchte doch festhalten, dass – ich möchte ihm das dann geben – in Deutschland immerhin 44 Terminals für den kombinierten Verkehr vorgesehen, geplant sind – und Herr Minister Krause sagt: «insgesamt geplant und zum Teil bereits in Betrieb genommen». Man kann also nicht kommen und sagen, es tue sich nichts! Es tut sich sehr viel, und es tut sich vieles überraschend schnell.

Zum Vorwurf, wir hätten keine flankierenden Massnahmen vorgesehen – ich habe dies heute morgen bereits dargelegt, aber Herr Strahm war nicht da; ich wiederhole noch einmal –: In Artikel 1 des Neat-Beschlusses heisst es: «Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.»

Artikel 2 besagt: «Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.» Weiter konnten wir einfach nicht gehen, sonst hätten wir keinen Transitvertrag bekommen.

Wenn Herr Strahm mir bezüglich Wirtschaftlichkeit und Umlagerung eine schlechte Note geben wird, dann macht er das aus seiner politischen Position heraus. Aber ich möchte ihn immerhin auf die Schwerverkehrsabgabe verweisen. Ich hoffe, dieses Geschäft wird so rasch wie möglich behandelt. – Der Herr Präsident sagt mir, dass es im März drankommt! – Ich hoffe nur, dass auch das Volk noch rechtzeitig abstimmen kann.

Dann sind auch andere tarifliche Massnahmen vorgesehen. Ich habe es bereits gesagt: 20 Rappen Treibstoffzoll, 28-Tonnen-Limite, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Bundessubventionen, Huckepack, Anlastung externer Kosten, Einführung strengerer Emissionsnormen für LKW. Bitte, Herr Strahm, seien Sie fair, und sagen Sie mir, was wir international noch mehr durchsetzen können! Wir sind nicht alleine. Wir sind nicht auf einer Insel der Seligen, die schalten und walten können, wie sie wollen.

Ich darf annehmen, dass die Meinungen gemacht sind! Diese Initiative ist überholt. Sie bringt keine merkliche Entlastung. Der Alpenraum ist heute gut geschützt; wir sollten auch an die andern Regionen denken. Die Durchführung der Initiative wäre kompliziert. Die Initiative widerspricht zahlreichen internationalen Abkommen. Sie würde die Schweiz verkehrsmässig und wirtschaftlich isolieren. Das können wir uns in der heutigen Zeit – nach den Ausführungen, die Sie nach dem 6. Dezember gemacht haben – schlicht und einfach nicht mehr leisten. Mit der Ablehnung des EWR haben wir gegenüber der EG und gegenüber der Efta Geschirr – die einen sagen zuviel, die andern sagen genügend Geschirr – zerschlagen. Ich würde meinen: «Es tuet's!»

Unser aussenpolitisches und wirtschaftliches Leben wird wohl komplizierter. Um so weniger dürfen wir uns jetzt im Verkehrsbereich als Elefant im Porzellanladen gebärden. Wir sind nicht in der allerstärksten Position.

Der Bundesrat beantragt Ihnen deshalb, die Initiative als gültig zu erklären und sie abzulehnen.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen.

Hämmerle: Herr Bundesrat Ogi, Sie haben gesagt, dass es nicht mehr möglich sei, im Oberwallis, in Graubünden oder sonstwo Transitstrassen zu bauen, wenn die Alpen-Initiative angenommen werde. Dies trifft so nicht zu! Der Wortlaut der Alpen-Initiative ist in diesem Punkt, in Artikel 36quater Absatz 3 (neu) BV, ganz klar: «Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden.» Es dürfen neue Strassen gebaut werden, aber diese neuen Strassen dürfen nicht eine grössere Kapazität haben als die bestehenden, dies ist der Punkt. (*Teilweise Heiterkeit*) So ist es. Das kann man im Oberwallis, in Graubünden und sonstwo ausführen. Es ist ganz klar, dass man neue Transitstrassen bauen kann, aber sie dürfen nicht die grössere Kapazität haben.

Noch folgendes: Die Standesinitiative Uri und die Alpen-Initiative haben praktisch den gleichen Wortlaut. Sie unterscheiden sich nur in den Uebergangsbestimmungen. Darum stehen die Initiantinnen und Initianten genauso zur Urner Standesinitiative wie zur Alpen-Initiative. Wenn Sie die Urner Standesinitiative zum Gegenvorschlag erheben, kann ich hier klar und verbindlich erklären, dass die Alpen-Initiative zurückgezogen wird.

Bundesrat Ogi: Wenn Sie die Alpen-Initiative annehmen, kann die N 9 nicht mehr vierspurig bis Brig gebaut werden. Das ist ganz klar.

Bodenmann: Es ist richtig: Vierspurig kann man die N 9 nicht mehr bauen, aber zweispurig kann man sie noch bauen, und das reicht der Mehrheit der Oberwalliser Bevölkerung.

92.016

Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr.

Volksinitiative

Protection des régions alpines contre le trafic de transit.

Initiative populaire

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1a (neu)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Zwygart, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer)

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet:

Art. 36quater (neu)

Abs. 1

Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

Abs. 2

Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

Abs. 3

Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Uebergangsbestimmungen, Art. 20 (neu)

Abs. 1

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss 15 Jahre nach der Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.

Abs. 2

Unabhängig davon hat der Bund unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen so zu fördern, dass der Gütertransitverkehr auf der Schiene für den Benutzer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse. In diesem Sinne ist der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizerischen Bundesbahnen zu ändern.

Art. 1a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Zwygart, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer)

Un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis simultanément au vote du peuple et des cantons. Il a la teneur suivante:

Art. 36quater (nouveau)

Al. 1

La Confédération protège la région des Alpes des effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances liées à ce trafic à un niveau qui soit sans danger pour l'espèce humaine, la faune et la flore, ainsi que pour leurs habitats.

Al. 2

Le trafic transalpin des marchandises en transit à travers la Suisse se fait par rail. Le Conseil fédéral en règle les modalités par voie d'ordonnance. Les dérogations ne sont admises que si elles sont indispensables. La loi précise les dérogations admissibles.

Al. 3

La capacité des routes de transit à travers les Alpes ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à décharger les localités du trafic de transit sont exceptées.

Dispositions transitoires, art. 20 (nouveau)

Al. 1

Le transfert du trafic de transit des marchandises vers le rail doit être achevé dans un délai de 15 ans après l'acceptation de l'article 36quater 2e alinéa.

Al. 2

La Confédération doit en outre prendre des mesures immédiates pour promouvoir le transport combiné, y compris les installations mobiles et fixes de transbordement afférentes, de telle sorte que le transit des marchandises par rail soit plus économique pour l'usager que le transport routier. Le mandat de la Confédération aux CFF est à modifier en ce sens.

Verschoben – Renvoyé

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Hämmerle, Bircher Silvio, Diener, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Minderheit II

(Zwygart, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Hämmerle, Bircher Silvio, Diener, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

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

Minorité II

(Zwygart, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Hämmerle, Hollenstein, Stalder, Steiger, Vollmer)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

*Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit	94 Stimmen
-----------------------------	------------

Für den Antrag der Minderheit I	53 Stimmen
---------------------------------	------------

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	88 Stimmen
-----------------------------	------------

Für den Antrag der Minderheit II	57 Stimmen
----------------------------------	------------

Art. 1a

Präsident: Damit ist der Antrag der Minderheit für einen neuen Artikel 1a hinfällig.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	93 Stimmen
---------------------------	------------

Dagegen	53 Stimmen
---------	------------

91.303

Standesinitiative Uri

Schutz vor dem Transitverkehr

Initiative du canton d'Uri

Protection contre les atteintes du trafic de transit

Präsident: Es liegt ein schriftlicher Bericht vor (vgl. 11. Sitzung), und die Minderheit hat ihren Antrag bereits begründet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben)	84 Stimmen
--	------------

Für den Antrag der Minderheit (Folge geben)	60 Stimmen
--	------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.016

**Schutz des Alpengebietes
vor dem Transitverkehr.
Volksinitiative**

**Protection des régions alpines
contre le trafic de transit.
Initiative populaire**

Siehe Jahrgang 1992, Seite 2613 – Voir année 1992, page 2613
Beschluss des Ständerates vom 16. Juni 1993
Décision du Conseil des Etats du 16 juin 1993

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

90 Stimmen
60 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Ständerat
Conseil des Etats**

Sitzung vom	16.06.1993	
	18.06.1993	(Schlussabstimmung)
Séance du	16.06.1993	
	18.06.1993	(Vote final)

Elfte Sitzung – Onzième séance

Mittwoch, 16. Juni 1993, Vormittag
 Mercredi 16 juin 1993, matin

08.15 h

Vorsitz – Présidence: Herr Piller

92.016

**Schutz des Alpengebietes
 vor dem Transitverkehr.
 Volksinitiative**

**Protection des régions alpines
 contre le trafic de transit.
 Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Februar 1992 (BBl II 877)
 Message et projet d'arrêté du 12 février 1992 (FF II 865)

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1992
 Décision du Conseil national du 16 décembre 1992

91.303

**Standesinitiative Uri
 Schutz vor dem Transitverkehr
 Initiative du canton d'Uri
 Protection contre les atteintes
 du trafic de transit**

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1992
 Décision du Conseil national du 16 décembre 1992

Wortlaut der Initiative vom 4. März 1991

Der Kanton Uri reicht dem Bund als Standesinitiative ein Begehren auf Ergänzung der Bundesverfassung durch folgende neue Artikel ein:

Art. 36quater (neu)

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Uebergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

1. Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss 15 Jahre nach der Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.

2. Unabhängig davon hat der Bund unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen so zu fördern, dass der Gütertransitverkehr auf der

Schiene für den Benutzer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse. In diesem Sinne ist der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizerischen Bundesbahnen zu ändern.

Texte de l'initiative du 4 mars 1991

Le canton d'Uri dépose auprès de la Confédération une initiative demandant l'inclusion dans la Constitution fédérale des nouveaux articles suivants:

Art. 36quater (nouveau)

1. La confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

2. Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

3. La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitaires art. 20 (nouveau)

1. Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de 15 ans à compter de la date à laquelle l'article 36quater alinéa 2 a été accepté.

2. La Confédération doit en outre prendre des mesures immédiates pour promouvoir le transport combiné, y compris les installations mobiles et fixes de transbordement afférentes, de telle sorte que le transit des marchandises par rail soit plus économique pour l'usager que le transport routier. Le mandat de la Confédération aux CFF est à modifier dans ce sens.

Herr **Gadient** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 3. März 1991 haben die Urner Stimmberechtigten in einer Volksabstimmung die vom Regierungsrat und Landrat vorgelegte Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» mit 6695 Ja- zu 1555 Neinstimmen angenommen.

Mit Schreiben vom 4. März 1991 überwiesen Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri die Standesinitiative an die schweizerische Bundesversammlung mit dem Ersuchen, die Standesinitiative zu beraten und darüber zu entscheiden.

Begründung der Initianten (Kurzfassung)

In der Abstimmungsbotschaft für die Volksabstimmung vom 3. März 1991 zur Urner Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» (Amtsblatt des Kantons Uri vom 11. Januar 1991) wurde die Initiative wie folgt begründet:

1. Im August 1989 reichte ein Initiativkomitee bei der Standeskanzlei Uri ein Volksbegehren ein für eine Urner Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr». Dazu hat der Regierungsrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der die Anliegen der Initianten grundsätzlich übernimmt. Nachdem der Landrat diesem Gegenvorschlag zugestimmt hatte, zogen die Initianten ihr Begehren zurück. Deshalb haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einzig über die so bereinigte Vorlage einer Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» abzustimmen.

2. Die Vorlage will rechtsverbindliche Vorschriften, um den Transitverkehr zu begrenzen, um den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern und auf den weiteren Ausbau von Transitstrassen im Alpengebiet zu verzichten. Die Verlagerung Strasse/Schiene muss 15 Jahre nach Annahme dieser Vorlage abgeschlossen sein; zudem wird vom Bund verlangt, sofort Massnahmen zu ergreifen, um unseren Lebensraum vom Gütertransitverkehr auf der Strasse möglichst zu entlasten.

3. Regierungsrat und Landrat empfehlen dem Volk, die Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» anzunehmen.

Ausgangslage

Heute wird unser Kanton durch den Transitverkehr, insbesondere durch den Transitschwerverkehr, in hohem Masse bela-

stet. Die jährliche Zunahme an Fahrzeugen auf der Nationalstrasse beträgt, z. B. für den Schwerverkehr, jeweils aufs Vorjahr bezogen, rund 20 Prozent. Im Durchschnitt durchfahren im Jahre 1990 täglich etwa 2000 Lastwagen den Gotthard. Im Hinblick auf diese Tatsachen sind Massnahmen notwendig, welche Luftverschmutzung, Lärm und andere Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Mass senken.

Grundanliegen der Standesinitiative

Die Initianten begründeten das Volksbegehren wie folgt:

«Durch Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsveränderung und gefährliche Transporte droht der Transitverkehr die ökologisch empfindlichen Alpentäler als Lebensraum und touristisches Kapital der Bergkantone zu zerstören. Die Prognosen prophezeien uns mit der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes ein weiteres massives Anwachsen des Verkehrs. Der Kanton Uri darf nicht dem Transitverkehr geopfert werden. Darum soll der Bund den verbindlichen Auftrag erhalten,

- den Transitverkehr auf ein erträgliches Mass zu begrenzen,
- den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, und
- auf jeden weiteren Ausbau der Transitstrassen im Alpengebiet zu verzichten.»

Mit dem bereinigten Initiativtext, wie er zur Abstimmung gelangt, wird dem Anliegen der Initiative im vorgesehenen Verfassungsartikel vollständig Rechnung getragen. Zudem wird im Rahmen der Übergangsbestimmungen sichergestellt, dass die Verlagerung innerhalb eines klar definierten Zeitraumes vollzogen werden muss. Ueberdies verlangt der Vorschlag aber bereits für die Zwischenzeit Massnahmen, welche die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschleunigen.

Würdigung der Vorlage

Die Abstimmungsvorlage will klare Rechtsvorschriften, die den Transitverkehr begrenzen und den Transitschwerverkehr auf die Schiene verlagern. Ebenso soll auf den weiteren Ausbau von Transitstrassen im Alpengebiet verzichtet werden. Mit der Umlagerung auf die Schiene wird eine Hauptforderung unseres Kantons, wie sie im Zusammenhang mit der Transitverkehrsbewältigung stets gestellt wird, erfüllt. Es handelt sich dabei um eine der wichtigsten Massnahmen, damit die «Umweltbilanz Uri» und damit die Lebensqualität in unserem Kanton gegenüber heute verbessert wird. Mit dem Verbot eines weiteren Ausbaus von Transitstrassenkapazität im Alpenraum wird auch der Bau der zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard nicht mehr möglich. Eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard würde erheblichen Mehrverkehr und damit auch höhere Immissionen mit sich bringen. Damit würden sie Verbesserungen, wie sie im Massnahmenplan zur Einhaltung der Luftreinhalte-Verordnung von der Regierung vorgeschlagen werden, per Saldo kompensieren. Schliesslich verlangt die Vorlage, dass die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene nach 15 Jahren ab Annahme der Initiative abgeschlossen sein muss. Bis zu diesem Zeitpunkt hat der Bund die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen, damit die Transitgüter im Sinne der Initiative von der Schiene übernommen werden können.

Es muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Annahme des Vorschlages mindestens ein Jahrzehnt vergehen wird, bis die Verlagerung, die bereits heute eine unbestrittene Notwendigkeit darstellt, rechtsverbindlich abgeschlossen ist. Uri kann aber nicht mehr 15 Jahre warten, bis umlagernde Massnahmen verwirklicht werden. Darum soll der Bund angehalten werden, unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr so zu fördern, dass die Verlagerung des Transitschwerverkehrs freiwillig aufgrund wirtschaftlicher Kriterien einsetzt. Diese Massnahmen haben die Aufgabe, den Alpenraum von einem Teil der negativen Auswirkungen des Gütertransitverkehrs zu entlasten. Damit hat der Bund alles zu unternehmen, um den zukunftssträchtigen kombinierten Verkehr nachhaltig und wirksam zu fördern. Wenn die wirtschaftliche Attraktivität des Eisenbahntransportes gegenüber dem der Strasse steigt, werden sich die Transitgüterströme auf die Schiene verlagern.

Unter dem Begriff Wirtschaftlichkeit sind aber nicht nur rein finanzielle Aspekte zu verstehen. Vielmehr müssen darunter auch alle übrigen Elemente gesehen werden, welche im Zu-

sammenhang mit der Wahl eines Transportmittels von Bedeutung sind, wie z. B. Transportsicherheit, Geschwindigkeit, einfache Transportabwicklung usw.

Bedeutung einer Standesinitiative

Die Standesinitiative ist nicht eine Volksinitiative im herkömmlichen Sinn. Sie ist ein Antrag an die Bundesversammlung, gesetzgeberische Massnahmen zu ergreifen.

Antrag

Gestützt auf diese Ueberlegungen beantragen der Landrat und der Regierungsrat dem Volk, die Urner Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» im Interesse unseres Lebensraumes anzunehmen.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat am 4. Februar 1993 die Standesinitiative eingehend beraten.

Die Standesinitiative lautet weitgehend gleich wie die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (92.016). Einzig Absatz 2 von Artikel 20 der Übergangsbestimmungen ist zusätzlich aufgenommen worden, und die Frist in Absatz 1 beträgt 15 statt 10 Jahre. Die Ueberlegungen des Bundesrates in der Botschaft zur Volksinitiative gelten deshalb weitgehend auch für die Standesinitiative. Ein Minderheitsantrag, einen Teil der Standesinitiative Uri als Gegenvorschlag zur erwähnten Volksinitiative zur Abstimmung zu bringen, wird mit dem Geschäft 92.016 behandelt.

Die Anliegen der Standesinitiative sind zum Teil in Artikel 1 und 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) aufgenommen worden. Diese Artikel haben folgenden Wortlaut:

Art. 1

Ziele

Der Bund verwirklicht ein umfassendes Konzept zur Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Europa und zum Schutz der Alpen vor weiteren ökologischen Belastungen. Dieses soll einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherstellen, die Strassen vom Güterfernverkehr entlasten, dem Personenverkehr dienen und bereits bestehende übermässige Belastungen abbauen.

Art. 2

Förderungsmassnahmen

Zur Förderung der Ziele nach Artikel 1 und einer guten Auslastung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen anzustreben, dass sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

M. Gadiant présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le 3 mars 1991, les électeurs du canton d'Uri ont, dans une votation populaire, accepté par 6695 oui contre 1555 non l'initiative du canton «Protection contre le trafic de transit» adoptée par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Dans une lettre du 4 mars 1991, le landammann et le gouvernement du canton d'Uri ont transmis l'initiative du canton à l'Assemblée fédérale suisse avec demande d'en débattre et de prendre une décision.

Développement des auteurs de l'initiative (résumé)

Dans le message concernant la votation populaire du 3 mars 1991, relatif à l'initiative du canton d'Uri «Protection contre le trafic de transit» (Feuille officielle du canton d'Uri, du vendredi 11 janvier 1991), l'initiative a été motivée de la manière suivante:

En août 1989, un comité d'initiative a déposé à la Chancellerie du canton d'Uri une initiative cantonale relative à la «protection contre le trafic de transit». Le Conseil d'Etat a élaboré un contre-projet qui reprend les objectifs des auteurs de l'initiative. Le Grand Conseil ayant approuvé ce contre-projet, les auteurs de l'initiative ont retiré leur demande. C'est ainsi que les citoyennes et les citoyens doivent uniquement se prononcer sur le projet remanié de l'initiative.

Le projet vise à créer des prescriptions légales propres à limi-

ter le trafic de transit, à transférer le transit des marchandises sur le rail et à renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine. Le transfert de la route vers le rail doit être terminé dans les 15 ans suivant l'adoption du projet. De plus, la Confédération est priée de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour délester le plus possible notre espace vital du transit routier des marchandises.

Le Conseil d'Etat et le Grand Conseil recommandent au peuple d'accepter l'initiative cantonale.

Situation initiale

A l'heure actuelle, notre canton est fortement grevé par le transit, notamment par le transit des véhicules lourds. Chaque année, l'augmentation des véhicules lourds circulant sur la route nationale est d'environ 20 pour cent par rapport à l'année précédente. En 1990, quelque 2000 camions ont emprunté chaque jour l'itinéraire du Gothard. Etant donné ces faits, des mesures s'imposent pour réduire à un niveau supportable la pollution de l'air, le bruit et les autres nuisances.

Objectifs fondamentaux de l'initiative cantonale

Les auteurs de l'initiative ont justifié comme il suit leur projet: «Avec la pollution de l'air, le bruit, la défiguration du paysage et les transports dangereux, le trafic de transit menace de détruire les vallées alpines, dont l'écologie est fragile et qui représentent l'espace vital et le capital touristique des cantons de montagne. Les pronostics indiquent que la libéralisation du marché européen des CE provoquera une nouvelle augmentation considérable des transports. Le canton d'Uri ne saurait être sacrifié sur l'autel du transit. C'est pourquoi le mandat impératif suivant doit être donné à la Confédération:

- réduire le trafic de transit à un niveau supportable;
- transférer le trafic des marchandises vers le rail et renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine.»

Avec le texte remanié mis en votation, les objectifs de l'initiative sont tout à fait pris en compte dans l'article constitutionnel proposé. Les dispositions transitoires prévoient également que le transfert doit être réalisé durant une période définie avec précision. Le projet exige en outre que des mesures soient mises en oeuvre dans l'intervalle pour accélérer le transfert du transit des marchandises de la route vers le rail.

Appréciation du projet

Le projet mis au vote vise à créer des dispositifs juridiques claires permettant de limiter le trafic de transit et de déplacer vers le rail le trafic de transit lourd. De même, il tend à renoncer à toute extension des routes de transit dans la région alpine. Le transfert vers le rail constitue une exigence fondamentale que notre canton a toujours posée en relation avec l'écoulement du trafic. Il s'agit en l'occurrence de l'une des principales mesures nécessaires pour que le bilan écologique d'Uri et, partant, la qualité de vie dans notre canton soient améliorés par rapport à la situation actuelle. Avec l'interdiction de toute extension des routes de transit dans la région alpine, il ne sera plus possible de construire une deuxième galerie routière à travers le Gothard. Un tel ouvrage entraînerait un trafic supplémentaire considérable et provoquerait aussi de plus grandes nuisances. De ce fait, les améliorations proposées par le gouvernement pour respecter l'ordonnance sur la protection de l'air seraient réduites à néant. Enfin, le projet demande que le transfert du transit des marchandises de la route vers le rail soit terminé dans les quinze années qui suivent l'adoption de l'initiative. D'ici là, la Confédération est tenue de mettre à disposition les infrastructures de transport nécessaires pour que les marchandises en transit puissent être prises en charge par le rail, conformément à l'initiative.

Il faut partir du principe qu'en cas d'acceptation du projet, il se passera au moins une décennie avant que le transfert, qui constitue aujourd'hui déjà une nécessité incontestée, soit terminé de manière efficace. Uri ne peut cependant plus attendre quinze ans pour que les mesures de transfert soient réalisées. La Confédération doit dès lors être tenue de prendre des mesures immédiatement pour encourager le trafic combiné et pour que le transfert du trafic lourd se fasse volontairement sur la base de critères économiques. Ces mesures ont pour but de décharger la région alpine d'une partie des répercussions négatives de ce trafic. Cela étant, la Confédération doit tout mettre en oeuvre pour soutenir de manière durable et efficace

le trafic combiné, qui est appelé à se développer. Si l'attrait économique du transport ferroviaire augmente par rapport à celui de la route, les flux du transit des marchandises se déplaceront vers le rail. La notion de rentabilité ne doit toutefois pas englober uniquement des aspects purement financiers. Il faut, au contraire, tenir compte également de tous les autres éléments qui ont de l'importance en relation avec le choix d'un moyen de transport. Il s'agit, en l'occurrence, de la sécurité de l'acheminement, de la vitesse, de la simplification du transport, etc.

Importance de l'initiative cantonale

L'initiative cantonale ne constitue pas une initiative populaire au sens traditionnel. C'est une proposition faite à l'Assemblée fédérale pour que celle-ci prenne des mesures législatives.

Proposition

Vu ces considérations, le Grand Conseil et le Conseil d'Etat proposent au peuple d'accepter l'initiative relative à «la protection contre le trafic de transit», dans l'intérêt de notre espace vital.

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications a traité le 4 février 1993 de manière approfondie l'initiative du canton d'Uri.

L'initiative du canton a pratiquement la même teneur que l'initiative populaire «Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (92.016). Seul le deuxième paragraphe de l'article 20 des dispositions transitoires a été ajouté ultérieurement et le délai prévu au paragraphe 1 mentionne une durée de 15 ans au lieu de 10 ans. Les considérants du Conseil fédéral dans le message sur l'initiative populaire valent par conséquent dans une très large mesure pour l'initiative du canton. Une proposition de minorité demandant de transformer une partie de l'initiative du canton d'Uri en contre-projet de l'initiative populaire mentionnée sera traitée avec l'objet 92.016.

Les exigences de l'initiative du canton ont été en partie réalisées dans les articles premier et 2 de l'arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin), du 4 octobre 1991. Ces articles ont la teneur suivante:

Art. 1

Buts

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, délester les routes du trafic marchandises sur des grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution, actuellement excessive.

Art. 2

Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des objectifs figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées seront prises pour que le trafic marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 7 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose par 7 voix contre 1 et avec 1 abstention de ne pas donner suite à l'initiative du canton d'Uri.

Gadient, Berichterstatter: Am 11. Mai 1990 wurde von einem Ad-hoc-Komitee von 42 Personen die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» mit folgendem Wortlaut eingereicht:

«Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt: Art. 36quater (neu)

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungswege. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Uebergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.»

Die Initiative weist 107 570 gültige Unterschriften auf und ist damit formell zustande gekommen. Was die Behandlungsfrist anbetrifft, müssen die eidgenössischen Räte bis am 10. Mai 1994 Beschluss gefasst haben. Auch die Einheit der Form ist gewahrt, denn die vorliegende Initiative weist ausschliesslich die Form des ausgearbeiteten Entwurfs auf, und sie entspricht auch den Anforderungen, die für die Einheit der Materie gegeben sein müssen.

Zur Standesinitiative Uri betreffend den Schutz vor dem Transitverkehr verweise ich einleitend auf den schriftlichen Bericht der Kommission, der sich in Ihrem Besitz befindet. Die Standesinitiative entspricht inhaltlich weitgehend der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr». Nur gerade Artikel 20 Absatz 2 der Uebergangsbestimmungen ist zusätzlich aufgenommen worden. Zudem wurde die Frist zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene von 10 auf 15 Jahre ausgedehnt.

Der Antrag der Minderheit II (Danioth) will Volk und Ständen zwar die Verwerfung der Volksinitiative, einen Teil der Standesinitiative Uri jedoch als Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Annahme empfehlen. In diesem Sinne soll nach dem Antrag der Minderheit II Artikel 36quater Absatz 3 gemäss Wortlaut der Standesinitiative gestrichen werden, die Standesinitiative soll aber im übrigen uneingeschränkte Aufnahme im Gegenvorschlag finden.

Der im Gegenvorschlag nicht aufgenommene Absatz 3 besagt, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf. Ausgenommen sind Umfahungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr. Konkret geht es dabei nach der Begründung des Antragstellers um die zweite Röhre des Gotthard-Autotunnels, über die das Parlament ohnehin in Form eines referendumpflichtigen Bundesbeschlusses beschliessen müsste.

Abgesehen davon bestehen in gewissen Gegenden Befürchtungen – so argumentierte der Antragsteller in der Kommission –, die Bestimmung von Absatz 3 könnte missbraucht werden, um sinnvolle Ausbauvorhaben von Strassen im Alpengebiet zu verhindern. In der Tat ist dieses Argument nicht von der Hand zu weisen. Es ist sowohl bezüglich Alpen-Initiative als auch bezüglich Standesinitiative Uri gültig.

Mit Blick auf den engen Sachzusammenhang der Vorlagen und die Anträge ist deren gemeinsame Erörterung und Diskussion angezeigt, so dass ich Sie bitten möchte, die Initiativen und die Gegenentwürfe in einer Debatte anzugehen.

Schliesslich zielt der Antrag der Minderheit I, bei dem die Bezeichnung (Ziff. I) auch gemessen am Unterstützungspotential (1 Ratsmitglied) zutrifft, darauf ab, Volk und Ständen die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen.

Der Nationalrat hat die Initiative mit 94 zu 53 Stimmen, einen Gegenvorschlag, der gegenüber dem uns vorliegenden Vorschlag Danioth lediglich die Uebergangsfrist der Volksinitiative verlängern wollte, mit 88 zu 57 Stimmen und die Standesinitiative Uri mit 84 zu 60 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung ist der Entwurf des Bundesrates mit 93 zu 53 Stimmen angenommen worden, wonach Volk und Ständen empfohlen wird, die Initiative zu verwerfen.

Die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragt Ihnen mit 8 zu 1 Stimmen, die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» zu verwerfen, mit 7 zu 2 Stimmen, den Antrag der Minderheit II (Danioth und Mitunterzeichner) für einen Gegenentwurf abzulehnen, und mit 7 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Standesinitiative Uri keine Folge zu geben.

Der Ihnen von Herrn Schüle unterbreitete Gegenentwurf ist in der Kommission nicht eingereicht worden. Er hat in den Beratungen nicht vorgelegen. Es scheint mir zweckmässig, dass ich mich nach der Anhörung der Begründung von Herrn Schüle zu seinen Ueberlegungen äussere. Vorläufig ist mir das mangels Kenntnis seiner Argumente nicht möglich.

Aus dem zweiten Kapitel der Botschaft wird ersichtlich, dass der Verkehr in der Schweiz in den letzten 30 Jahren stark zugenommen hat und dass der grösste Teil dieser Verkehrszunahme auf der Strasse erfolgt ist. Auch der alpenquerende Strassenverkehr ist in absoluten Zahlen enorm angestiegen, wobei sich die in der Tabelle im Anhang 2 dargestellte Entwicklung von 1979 bis 1990 auch in den Folgejahren weiterhin verstärkte. Die Import-, Export-, Transit- und Binnenverkehrsleistungen der Schiene blieben 1991 gegenüber 1990 auf beiden Uebergängen gesamthaft allerdings unverändert, während Strasse und Hucklepack weiterhin steigende Frequenzen aufweisen.

Diese Sorge ist es denn auch, die die Initianten bewegt. Herr Danioth hat in der Kommission zur Begründung seines Gegenvorschlages darauf hingewiesen, dass im Transitverkehr durch die Schweiz der Strassengüterverkehr trotz der 28-Tonnen-Limite sowie des Sonntags- und Nachtfahrverbotes neu zulegte und bei einem neuen Rekordwert angelangt ist. Es werden in der Tat Grenzen einer Verkehrsentwicklung sichtbar, welche Fragen von staatspolitischer Konsequenz und Dimension bezüglich Raumbedarf, Umweltbelastung, Energieverbrauch und Finanzierung aufwerfen.

Es ist das Ziel der bundesrätlichen Verkehrspolitik, dass das schweizerische Verkehrssystem mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leistet, ohne die Mobilität künstlich zu erhöhen. Deshalb soll nach dieser Politik das Wachstum des Verkehrs in Grenzen gehalten werden, die Verkehrsträger sollen koordiniert ausgebaut werden, der Verkehr soll möglichst umweltschonend, energie- und raumsparend sowie effizient bewältigt werden, die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs soll verbessert, dessen direkte und indirekte Subventionierung abgebaut werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Bund bereits umfangreiche Massnahmen ergriffen hat, um den aktiven und passiven Schutz der Umwelt wie auch die Ausbesserung von Schäden sowie eine rationelle Abwicklung des Verkehrs unter Schonung der Umwelt sicherzustellen. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang an technische Massnahmen zur Verhinderung der Schadstoff- und Lärmmissionen an der Quelle, Massnahmen, die über den technischen Bereich hinausgehen, solche zur Sicherstellung und zum Bau der notwendigen Kapazitäten auf der Schiene sowie flankierende Massnahmen zur Ausfüllung dieser Kapazitäten. Bau, Betrieb und Benützung von Verkehrswegen unterliegen einschränkenden Bestimmungen zum Schutz der Umwelt, der Natur, der Landschaft und erhaltenswerter Kulturgüter.

Bei der Planung und Errichtung von Nationalstrassen und Eisenbahnanlagen hat der Bund Interessen des Natur- und Heimatschutzes zu berücksichtigen. Die Bundesverfassung und das darauf basierende Bundesgesetz über den Umweltschutz enthalten die Grundsätze über den Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, die ganz allgemein gelten. Die Projekte für grosse Verkehrswege wie Nationalstrassen und neue Eisenbahnlinien sowie die Aenderung solcher Anlagen sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Zu erwähnen sind auch die Lärmschutzverordnung und das internationale Uebereinkommen betreffend Luftverschmutzung, das die Vertragsstaaten verpflichtet, die Stickoxidemissionen auf dem Niveau des Jahres 1987 oder früher zu plafonieren.

Dass der öffentliche Verkehr in den vergangenen Jahren mit grössten Anstrengungen gefördert worden ist und weiterhin gefördert werden soll, belegen die in der Botschaft wiedergegebenen eindrücklichen Zahlen und Angaben. Auch die Massnahmen, die in Vorbereitung sind – die Alpentransversale, die Verfassungsgrundlage für eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Massnahmen im Bereich des Luftreinhalte-Konzepts, die Alpenkonvention, das Abkommen der ECE über den kombinierten Verkehr und das Transitabkommen –, gehören in diesen Zusammenhang.

Die Initiativen und der Gegenvorschlag rücken den Transitverkehr in den Mittelpunkt ihres Anliegens. Im Gegensatz zum allgemeinen Trend wickelt sich der Güterverkehr jedoch nur zu rund 10 Prozent, der Personentransitverkehr zu etwa drei Vierteln auf der Strasse ab. Die Konzentration auf wenige Achsen ist allerdings auch aufgrund der topographischen Verhältnisse mit entsprechenden Folgen verbunden. Schon hier und vorweg ist jedoch festzustellen, dass nur gerade 6 Prozent der Fahrzeuge, die den Gotthardtunnel passieren, auf den Transitverkehr entfallen.

Der alpenquerende Binnenverkehr sowie der Export- und Importverkehr werden weder von den beiden Initiativen noch vom Gegenvorschlag erfasst. Die Initiativen und der Gegenvorschlag Daniöth wollen den Lebensraum der Bevölkerung, der Tier- und Pflanzenwelt im Alpengebiet vor den schädlichen Auswirkungen des Transitverkehrs, d. h. vor Luftschadstoffen, Lärm und Gifttransporten, bewahren, wie im erläuternden Text der Initianten gesagt wird. Sinngemäss strebt auch der Gegenentwurf Schüle diese Zielrichtung an.

Zur Erreichung dieses Ziels soll erstens der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze zwingend auf der Schiene abgewickelt werden, soweit nicht unumgängliche Ausnahmen vorzunehmen sind. Diese Verlagerung auf die Schiene muss gemäss Volksinitiative 10 Jahre nach deren Annahme – gemäss Standesinitiative und Gegenentwurf innert 15 Jahren – abgeschlossen sein.

Sodann enthalten beide Initiativen ein Verbot zur Erhöhung der Transitzapazität mit Ausnahme von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr, wodurch die Attraktivität der Alpenachsen und das Wachstum des Personentransitverkehrs im Alpenraum strassenseitig begrenzt werden soll. Auf diese Einschränkung verzichtet demgegenüber der Gegenvorschlag Daniöth.

Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» stammt aus einer Zeit, in der verschiedene, heute beschlossene Massnahmen fehlten und solche in Vorbereitung noch nicht ersichtlich waren. Die EG forderte damals von der Schweiz den freien Zugang von 40-Tonnen-Fahrzeugen im Strassentransit im ganzen Land oder auf einem Transitzkorridor. Dieser Druck war und ist nicht zu unterschätzen. Als ich dieser Tage einer EG-Delegation die Frage unterbreite habe, ob in Anbetracht der Neat-Kostenentwicklung nicht doch über eine angemessene Beteiligung der EG zu verhandeln wäre, antwortete einer der Delegierten spontan: Höchstens im Zusammenhang mit der 28-Tonnen-Limite. E contrario kann daraus allerdings geschlossen werden, dass die EG willens ist, den Transitvertrag und damit auch die 28-Tonnen-Limite zu respektieren.

Die EG-Kommission soll nach neuesten Berichten bereits im September Richtlinien für Verhandlungen mit der Schweiz im Verkehrsbereich vorlegen. Diesen Auftrag erteilten inzwischen die Transportminister der EG, und es liegen keine anderen offiziellen Stellungnahmen vor. Der Ruf nach Gegendruck, wie er neulich hörbar war, sieht jedenfalls an diesen Tatsachen vorbei.

Mit den Alpentransitbeschlüssen und dem Transitvertrag Schweiz-EG und den erwähnten Massnahmen haben sich die Voraussetzungen ganz wesentlich geändert. Im Grunde genommen liegt damit schon ein indirekter Gegenvorschlag vor, der nun verwirklicht, aber auch weiterentwickelt werden kann. Das zentrale Anliegen der Initianten ist demnach überholt und würde im übrigen mit der imperativen Verlagerung auf die Schiene innert 10 Jahren auch zur flagranten Verletzung internationaler Abkommen führen. Denn mit dem Transitabkommen verpflichtet sich die Schweiz gegenüber der EG, den Verkehr der Strassenfahrzeuge mit Transitzgütern bis zu 28 Tonnen Gewicht nicht zu beschränken. Wenn wir unsererseits auf der strikten Einhaltung der Gewichtslimite, des Nacht- und Sonntagsfahrverbots beharren, andererseits aber via Alpen-Initiative oder Standesinitiative signalisieren, dass wir selber nicht gewillt sind, die getroffenen Abmachungen einzuhalten, dürfte das wohl kaum zur Rückenstärkung unserer Verhandlungsposition beitragen.

Diesem Konflikt begegnen die Urner Standesinitiative und der Gegenvorschlag mit einer auf 15 Jahre verlängerten Ueber-

gangsfrist. Es ist von den Antragstellern die Meinung vertreten worden, dass damit die zeitliche und sachliche Unvereinbarkeit behoben wäre.

Nun hat uns seinerzeit die EG im Verkehrsbereich Zusagen gemacht für den Fall, dass der EWR nicht zustande kommen sollte. Die EG hat sich bereit erklärt, im Rahmen des Transitvertrages ein bilaterales Abkommen auf der Grundlage des Acquis und der Nichtdiskriminierung und ein bilaterales Abkommen über den Marktzugang für Transporteure abzuschliessen. Auch werden wir weiterhin – gerade nach dem 6. Dezember 1992 – in diesem Bereich auf einen konstruktiven Dialog mit der EG angewiesen sein. Wir haben in der Tat aktuelle Anliegen genug, die einer Lösung zugeführt werden müssen. Diese Umstände, aber auch die Tatsache, dass das Transitabkommen dereinst eine Fortsetzung finden muss, erfordern auch dann zumal Handlungsspielraum. Eine solche Zwangsbestimmung zur integralen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene blockiert unsere Verhandlungsposition so oder anders in höchst problematischer und unerwünschter Art und Weise.

Die Dienstleistungsfreiheit und die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels sind wesentliche Elemente der schweizerischen Verkehrspolitik und der EG-Verkehrspolitik. Im Freihandelsabkommen findet sich eine gemeinsame Absichtserklärung der Vertragsparteien über die Warenbeförderung bei der Durchführung. Der Verlagerungszwang würde dem Geist dieser Erklärung eindeutig widersprechen. Auch warnt der Bundesrat zu Recht davor, dass die Annahme der Initiative die schweizerische Verkehrspolitik ganz allgemein in krassen Gegensatz zu jener der EG bringen würde, verbunden mit dem Risiko schwerwiegender Konsequenzen, ebenfalls für andere Bereiche der Verkehrs- und Aussenhandelspolitik. Das gleiche gilt selbstverständlich auch für die Standesinitiative und die Gegenvorschläge.

In bezug auf die internationalen Auswirkungen sei auf die schlüssigen Ausführungen in der Botschaft verwiesen. Ich möchte in diesem Zusammenhang lediglich drei Stellen (S. 27f.) zitieren: «Die in der Initiative vorgesehenen Zwangs-massnahmen gegen den Gütertransitverkehr stünden im Widerspruch zu der in den zahlreichen bilateralen Staatsverträgen zugesicherten Durchfuhrberechtigung ausländischer Lastwagen. Bei einer allfälligen Annahme der Initiative müssten die genannten rechtskräftigen Staatsverträge gekündigt und die bilateralen Abkommen in einem zweifellos politisch ungünstigen Umfeld neu ausgehandelt werden.»

«Neben den rechtlichen sind auch die Auswirkungen auf die übrigen Beziehungen zum Ausland bedeutungsvoll. Internationale Handelsbeziehungen beruhen auf gleichberechtigtem Austausch von Waren und Dienstleistungen unter den Staaten bzw. ihrer jeweiligen Staatsangehörigen. Die Diskriminierung der Staatsangehörigen der andern Teilnehmerstaaten sowie die unilaterale Ergreifung handelsbehindernder Massnahmen hingegen stören erfahrungsgemäss die Wirtschaftsabläufe.»

«Die zwangsweise Verlagerung des Transitzgüterverkehrs gemäss der Initiative richtet sich aber eindeutig gegen den internationalen Verkehr. Der Strassengütertransit durch die Schweiz wird nämlich zu 96 Prozent durch ausländische Fahrzeuge, vorwiegend aus der Bundesrepublik Deutschland, den Benelux-Staaten und Italien, durchgeführt. Die Verwirklichung der Initiative würde im Ausland wegen ihrer beinahe ausschliesslichen Ausrichtung auf die ausländischen Fahrzeuge zweifellos als schwere Diskriminierung aufgefasst.»

Weder die Initiativen noch die Gegenvorschläge dürften im übrigen dem Kanton Uri eine Entlastung bringen. Denn es entfallen, wie bereits erwähnt, nur 6 Prozent der Fahrzeuge, die den Gotthardstrassentunnel passieren, auf den Transitverkehr. Nicht betroffen von der Initiative würden nämlich der alpenquerende Binnenverkehr sowie der Export- und Importverkehr. Auch bleibt zu fragen, wie es denn zu verstehen ist, wenn der Kanton Uri die zwangsweise Verlagerung auf die Schiene verlangt und andererseits der Neat-Vorlage die Gefolgschaft und damit die Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten verweigert. Dabei ist man dem Kanton Uri beim Neat-Beschluss weitgehend entgegengekommen. Wir sind auch willens, das im Rahmen der Möglichkeiten weiterhin zu tun.

Die negativen Auswirkungen des Transitverkehrs auf Mensch und Umwelt sind freilich nicht zu bagatellisieren, aber der Bund verfügt bereits über ein breites Instrumentarium zum aktiven und passiven Schutz der Umwelt. Ich verweise auf meine einleitenden Ausführungen.

Der Bundesrat betreibt eine umweltschonende und energiesparende Verkehrspolitik; auch im Berggebiet ist man bestrebt, die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Es geht um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem einschränkenden Schutz von negativen Einwirkungen einerseits und der Erhaltung einer existenzsichernden Wirtschaftsgrundlage andererseits.

Verständnis für die Folgen der wachsenden Mobilität und für die Sorgen der betroffenen Bevölkerung ist am Platz und nötig. Die Lösung der Probleme aber ist nur unter Einbezug des Gesamtrahmens möglich. Die Vorlagen über die Strassenverkehrsabgaben weisen den richtigen Weg, denn der weitaus wirksamste Ansatzpunkt liegt bei der Internalisierung der externen Kosten.

Die Initiativen greifen zudem in die kantonale Strassenhoheit ein und würden im Vollzug mannigfache Probleme verursachen. Ich bitte Sie, auch das zu bedenken und sich die Konsequenzen einer derart zentral gesteuerten Regelung vor Augen zu halten.

Aus Walliser Sicht kam schliesslich in der Kommission zum Ausdruck, dass die Volksinitiative auch darauf angelegt sei, die Realisierung der vierspurigen Nationalstrasse im Oberwallis zu verhindern, was einer vernünftigen wirtschaftlichen Entwicklung dieser Region abträglich wäre.

Ein letztes Bedenken gegenüber dem Gegenvorschlag und der Standesinitiative: Absatz 2 der von der Minderheit II (Dantiöth) vorgeschlagenen Uebergangsbestimmungen führt zwingend zur Ausrichtung von Subventionen für den kombinierten Verkehr. Heute besteht jedoch im Neat-Beschluss nur gerade eine potestative Vorschrift. Eine Ueberwälzung der Verkehrskosten auf den Bund ohne gleichzeitige Erschliessung neuer Finanzquellen wäre ohne Zweifel problematisch und stünde auch im Widerspruch zur Kostenwahrheit und zur Maxime, wonach die Verkehrsteilnehmer längerfristig die Verkehrskosten, die sie verursachen, selber tragen sollen.

Abschliessend ist nochmals das Risiko der Gefährdung der internationalen Beziehungen zu erwähnen, das die Initiativen oder die Gegenvorschläge provozieren würden. Mit Blick auf die Probleme nach dem Nein zum EWR-Abkommen muss die Schweiz vielmehr alles daransetzen, das Umfeld ihrer Beziehungen mit dem Ausland – dazu gehört insbesondere auch der vitale Verkehrsbereich – nicht unnötig zu belasten. Flexibilität und Handlungsspielraum sind unabdingbar.

Aus all diesen Gründen beantrage ich Ihnen im Namen der Kommissionmehrheit, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen und Volk und Ständen zu empfehlen, die Volksinitiative zu verwerfen, damit den Antrag der Minderheit I, aber auch den Gegenentwurf der Minderheit II abzulehnen und schliesslich auch der Standesinitiative Uri keine Folge zu geben.

Begrüssung – Bienvenue

Präsident: Auf der Tribüne dürfen wir eine Delegation aus dem Kanton Uri begrüssen. Sie wird angeführt durch Herrn Regierungsrat Ambros Gisler. Ich heisse sie herzlich willkommen. (Beifall)

Dantiöth, Sprecher der Minderheit II: Ich möchte für die Begrüssung der Urner Delegation herzlich danken und hoffe, dass Sie diese Präsenz erst recht von der Bedeutung der heutigen Entscheidungen überzeugen wird.

Mein langjähriges Engagement, mein langjähriger Kampf für eine sinnvolle, international abgestützte Verkehrspolitik und

vor allem für eine bedürfnis- und umweltgerechte Bewältigung des Gütertransits haben mich keineswegs derart betriebsblind gemacht, dass ich gewisse Mängel und Angriffsflächen der beiden Initiativen, wie sie von unserem geschätzten Kommissionsreferenten geschildert worden sind, nicht zu erkennen vermöchte. Dass uns eine Annahme der Volksinitiative nach Abschluss und Ratifizierung des für die Schweiz gesamthaft positiven Transitabkommens mit dem darin statuierten Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels in eine heikle internationale Konstellation bringen könnte, ist nicht zu leugnen. Eine internationale Konfrontation mit der EG als Verhandlungspartnerin wäre angesichts der durch die Ablehnung des EWR-Beitritts entstandenen exponierten Lage unseres Landes sicherlich mit einigen Risiken verbunden.

Doch, so frage ich: Sind mit einer Ablehnung der Initiativen die Probleme wirklich vom Tisch? Sind sie ansatzweise gelöst? Leider nein. Leider sind gerade in letzter Zeit Signale, vor allem aus internationaler Warte, deutlich wahrnehmbar, welche darauf hinweisen, dass die Entwicklung ganz und gar nicht in der von der Schweiz gewünschten Weise verläuft. Ich nenne einige, ohne jeglichen Anspruch auf Vollständigkeit:

1. Der Bundesrat argumentiert, der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse mache lediglich 7 Prozent – heute nannte der Kommissionsreferent 6 Prozent – des gesamten Gütertransits durch die Alpen aus. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Anteil des Transits trotz Rezession laufend zunimmt. Vergleicht man die Situation vor und nach der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels, so stellt man gewaltige Zunahmen fest. Von 1979/80 bis 1989 – das sind zehn Jahre – nahm der Strassengüterverkehr am Gotthard von 6 Prozent auf 44 Prozent zu.

2. Trotz aller Bekenntnisse auf europäischer Ebene zur Renaissance der Bahn und zum kombinierten Verkehr verläuft die Entwicklung auf Schiene und Strasse gerade umgekehrt, eine Tatsache, die auch Kollege Gadiant soeben zugeben musste. Die Anteile der Schiene stagnieren oder nehmen ab. Die Strassentransportvolumen nehmen weiter zu. Zwischen Nordeuropa und Italien ist im Jahre 1991 ein neuer Rekord von 93,93 Millionen Tonnen auf der Strasse transportiert worden. Trotz der 28-Tonnen-Limite und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot betrug die Zunahme in diesem Zeitraum über 13 Prozent. Auch im Jahre 1992 konnte die Strasse, wie die neuesten Zahlen beweisen, ihren Anteil leicht ausbauen. Demgegenüber konnten die Schweizer Bahnen die im Jahre 1990 transportierte Menge von knapp 15 Millionen Tonnen nicht mehr halten und mussten 1991 einen Rückgang auf 13,6 Millionen Tonnen hinnehmen. Die Einbusse im Jahre 1992 betrug immer noch über 8 Prozent. Das sind die ungeschminkten, realen Zahlen der Wirklichkeit.

Im übrigen, Herr Bundespräsident: Es sind nicht die Prozente, die an Siedlungen und Dörfern vorbeidonnern, sondern es sind leibhaftige Lastwagen, es sind Lastenzüge ausländischer Provenienz, die unseren strengen schweizerischen Vorschriften leider nicht immer entsprechen, es sind tagtäglich nun gegen 2500 dieser Lastwagen und Lastenzüge, die durch das Tal der Reuss fahren. Das sind die Prozente!

Wenn – insbesondere von Vertretern der Auto-Partei im Nationalrat – in polemischer Weise gegen die angeblich sensiblen Urner zu Felde gezogen und auf andere Landesgegenden verwiesen wird, wo grössere Volumen von Strassengütertransporten durchfahren, so wird geflissentlich übersehen, dass sich in den engen Alpentälern diese Schwerverkehrslawine (notabene gibt es zusätzlich zahllose Privatwagen) bezüglich der Dimension an Abgasen und Lärm viel intensiver auf die Lebensqualität der Anwohner auswirkt.

Nirgends, auch nicht in der Leventina, ist die Autobahn neben anderen Verkehrslinien derart tief in den knappen Lebensraum eines kleinen Volkes eingedrungen wie im Urnerland. Würden die Urner übertreiben, würde unser Verkehrsminister nicht mit stereotyper Regelmässigkeit mit seinen ausländischen Gästen zum Kirchlein von Wassen fahren und fliegen, wozu er natürlich weiterhin freundlich eingeladen ist! Herr Volkswirtschaftsdirektor Gisler wird jedesmal die Situation drastisch schildern. Warum wohl gerade das Kirchlein von Wassen? Weil dort der Anschauungsunterricht für die Verkehrsmit-

nister aus den weiten Flachländern an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt.

Doch was unternimmt die EG – und nun komme ich auf diese Seite zu sprechen –, um ihren in Grün- und Weissbüchern enthaltenen Deklamationen und ihren eigenen Verpflichtungen aus dem Transitabkommen Nachachtung zu verschaffen? Kaum hatte der Bundesrat das Transitabkommen am 22. Januar dieses Jahres ratifiziert – nach Meinung vieler voreilig –, ging seitens der EG und ihrer vorwiegend an Strassentransporten interessierten Ländern die «Aufforderung zum Tanz» wieder los.

Es wurde und wird fast alles in Frage gestellt. Die EG hat sich zwar bereit erklärt, mit der Schweiz über den Zugang zum EG-Binnenmarkt für Strassen- und Luftverkehr zu verhandeln; ich verweise auf Artikel 13 des Transitabkommens. Doch in erster Linie wird der Druck auf die 28-Tonnen-Limite erhöht. Man will – und zwar nicht nur im Grenzbereich, wie Sie kürzlich hörten – immer mehr Ausnahmen, die den Grundsatz weitgehend aushöhlen. Trotz der separaten, bilateral eingegangenen Verpflichtungen im Verkehrsbereich wird sich die Schweiz wie ein EG-Land auch den multilateralen Regeln des EG-Rechts zu unterwerfen haben. Wir haben vorgestern über Swisslex-Vorlagen im Verkehrsbereich beraten. Wir sind also nicht privilegiert. Wir haben das gleiche Recht zu übernehmen, nebst unseren bilateralen, separaten Verpflichtungen.

Gleichzeitig nimmt der Druck – ich glaube, ich muss das sagen – insbesondere der holländischen Strassentransport-Grossflotte auf den Zugang zu den Strassen Deutschlands und des EG-Raumes zu, womit die Aufhebung des Kabotageverbotes nur eine Frage der Zeit ist. Die Liberalisierung hat absolute Priorität, auch heute.

In einem derart schrankenlosen Wettbewerb werden die Transporttarife weiter sinken, während die Bahnen ihre gewaltigen Investitionen ohne Tarifanpassungen nicht verzinsen und amortisieren können. Die ganze Entwicklung verläuft somit quer zur eigentlich jedermann einleuchtenden und unbestrittenen Grundthese, dass die heutige Mobilität zu billig ist. Sie ist es insofern und insoweit – ich bin kein «Fundü» (*Zwischenruf: Schadel!*); vielleicht werde ich es noch –, als sie die Wegekosten nicht voll und die externen Kosten, Sozial- und Ökologieverluste beim Gütertransit überhaupt nicht deckt. Ich verweise auf die Debatte in diesem Saal von vorgestern zum Strassenbau und zur SBB und verweise auf die Debatte über die Strassenbenutzungsgebühren.

Der Bundesrat hat zwar in seiner Botschaft über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenbenutzungsabgaben erklärt, dass die zuständige EG-Kommission «... längerfristig eine Anlastung der Wegekosten nach dem Territorialprinzip, insbesondere beim Schwerverkehr, ins Auge fasst».

Erst für eine zweite Phase, also längst nach dem Jahre 2000, wo vielleicht noch Herr Bundespräsident Ogi seines Amtes walten wird – ich hoffe es –, wird vorgeschlagen, die Schwerverkehrsabgabe leistungsabhängig auszugestalten, indem der Grundsatz der Kostenwahrheit beim Güterverkehr schrittweise verwirklicht werden soll.

Die EG hat der Schweiz zwar grundsätzlich die Eröffnung von bilateralen Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen zugesichert. Doch es ist ein offenes Geheimnis, dass hier die Devise von Brüssel lautet: «Eile mit Weile». In der Zwischenzeit werden die attraktiven Landrechte im EG-Raum unter den Grossen aufgeteilt, und die Swissair hat das Nachsehen. Auf den Wink mit dem Zaunpfahl aus der Schweiz hin, man werde die Verwirklichung der Neat nur im Gleichschritt mit Gegenleistungen der EG vorantreiben, hat man sich in der Zentrale in Brüssel mit belustigten Bemerkungen begnügt. Das war noch vor Monatsfrist.

Unser geschätzter Bundespräsident Adolf Ogi ist zwar weiterhin optimistisch, und wir sind froh darum. Doch Transitabkommen und vom Volk sanktionierter Neat-Beschluss bilden offenkundig keine genügende Garantie dafür, dass die Schweiz mit ihren legitimen Interessen in Zukunft auch wirklich durchkommen wird. Das wohl voreilig von der Schweiz in Kraft gesetzte Transitabkommen ist keine automatische Eintrittskarte in den EG-Verkehrsmarkt. Das müssen wir heute festhalten, dies, ob schon das Transitabkommen ausdrücklich nicht an ein Ja der

Schweiz zum EWR gekoppelt war. Also diese Ausrede zählt nicht.

So liegt es auf der Hand: Wir müssen uns selber vorsehen, wie das die alten Eidgenossen taten. Die Schweiz muss eine Rückversicherung in die Verfassung aufnehmen. Diese bindende Klausel soll gleichsam ein Auffangnetz bilden für den noch langen und risikoreichen Weg zur Durchsetzung unserer Anliegen. Es wäre total verfehlt und würde als Signal in die falsche Richtung verstanden, wenn Volk und Ständen lediglich die Alpen-Initiative zur Verwerfung unterbreitet würde, ohne dass sich der Souverän zu einem Gegenvorschlag aussprechen könnte.

Hinzu kommt, dass sich die innenpolitische Situation, die Situation in der Schweiz, in jüngster Zeit drastisch verändert, ja verschärft hat, und zwar aus zwei Gründen:

1. Gemäss Vox-Analyse zur Volksabstimmung vom 27. September 1992 haben 34 Prozent der Ja-Stimmenden (die grösste Gruppe) ihr Ja zur Neat mit Motiven im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr begründet. Dabei schwang die beabsichtigte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene klar obenaus. Die Neat wird so in der Meinung der Bürgerinnen und Bürger schwergewichtig als eine Vorlage wahrgenommen, die diese Verlagerung des Güterverkehrs bewirken kann. Ich verweise auf den Bericht, Seite 13. Wenn nun aber die Entwicklung auf Schiene und Strasse in umgekehrter Richtung verläuft, als es der Stimmbürger voraussehen konnte, sind die Behörden verpflichtet, Gegensteuer zu geben.

2. Eine Verstärkung dieser kategorischen Verlagerungsforderung resultiert schliesslich aus der heutigen Finanzlage des Bundes im allgemeinen und den Kosten des öffentlichen Verkehrs im besonderen. Bereits wird aus finanziellen Erwägungen über Verzichtplanungen gegenüber dem Volksentscheid öffentlich nachgedacht, auch wenn vorgestern der Herr Bundespräsident eine diesbezügliche Absicht des Gesamtbundesrates in Abrede stellte. Und bereits bahnen sich Konfrontationen zwischen den betroffenen Kantonen und dem Bund über Abstriche an ökologisch gebotener Linienführung an.

Das Horrorszenario einer massiv verteuerten und gleichzeitig nicht ausgelasteten Neat taucht am Horizont auf. Es wäre schlechterdings nicht zu verantworten, tatenlos der Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zuzusehen. In einer solchen Lage drängt sich eine stringenter, zwingendere Verkehrsverlagerung auf, als dies im Neat-Beschluss möglich war und beschlossen worden ist.

Im Interesse der für Anwohner existentiellen Erhaltung des Lebensraumes und der Sicherstellung eines ökologisch intakten Alpengebietes für unser Land sind gewisse Eingriffe in die Transportfreiheit beziehungsweise Wahlfreiheit des Verkehrsmittels unumgänglich. Hierzu bedarf es einer verfassungsmässigen Grundlage. Das Umweltschutzgesetz, das der Herr Kommissionsreferent erwähnte, und das breite Instrumentarium, das da ist, greifen ja nicht.

Grundsätzlich – damit komme ich eigentlich zur Begründung; sie ergibt sich aus diesen Ausführungen meines Gegenvorschlags – hat der alpenquerende Gütertransit somit längerfristig auf der Schiene zu erfolgen. Ausnahmen sind keineswegs ausgeschlossen – ich möchte das betonen –, aber klar in einem Gesetz zu umschreiben. Im Gegensatz zum neuen Einzelantrag von Herrn Schüle hängt die Durchsetzung dieser zentralen Forderung der Schweiz nicht von der Zustimmung der Nachbarstaaten, von ihrem Goodwill ab, kann also von diesen auch nicht blockiert werden.

Um der heutigen völkerrechtlichen Situation entsprechend Rechnung zu tragen – das habe natürlich auch ich gesehen –, habe ich in meinem Gegenvorschlag möglichst realistische Teile der beiden Initiativen – der Alpen-Initiative und der Standesinitiative – übernommen. Der Grundsatz von Artikel 36quater Absatz 1 wird unverändert übernommen, also: «Der Bund schützt das Alpengebiet».

Die Abweichungen gegenüber der Alpen-Initiative sind in drei Punkten erkenntlich:

1. Die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene muss erst in 15 Jahren abgeschlossen sein statt in 10 Jahren (Übergangsbestimmungen, Absatz 1). Damit kann bewirkt werden, dass die Verfassungsbestimmung kompatibel mit

dem Transitabkommen, das ja auf 12 Jahre festgelegt ist und bereits jetzt läuft, ausgestaltet wird. Dann wird man zu gegebener Zeit ein neues bilaterales Abkommen schliessen müssen und könnte auch allenfalls – wenn sie sich als nicht mehr notwendig erweisen sollte – die Verfassungsbestimmung ändern. Wir wollen ja auch sonst das Volk sehr oft zur Urne rufen, wenn es darum geht, zum Beispiel die Teuerungsanpassung für die Autobahnvignette vorzunehmen. Hier in diesem Saal, und im andern erst recht, hat man beschlossen, dass man das nicht der Regierung und dem Parlament übertragen will, sondern man will sogar hier die Möglichkeit der Volksbefragung haben. Um so mehr rechtfertigt sich eine Volksbefragung eben nach Ablauf der 15 Jahre.

2. Die zusätzliche Uebergangsbestimmung gemäss Absatz 2 laut Urner Ständesinitiative ist zu übernehmen. Damit wird die Grundlage dafür geschaffen, dass marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen den Umlagerungseffekt begünstigen und beschleunigen, so dass gesetzliche Massnahmen nur im Extremfall erforderlich sein werden. Das ist eine ähnliche Bestimmung wie in Artikel 2 des Neat-Beschlusses, aber eben auf Verfassungsebene.

3. Dies ist wohl eine delikate Frage – das gebe ich zu –: Man sollte sich auf das Ziel der Verkehrsverlagerung für den Schwerverkehr beschränken und daher auf die zweite Stossrichtung, nämlich die Transitstrassenkapazität einzufrieren, verzichten. Dies, zumal aufgrund von Interpretationsschwierigkeiten auch durchwegs notwendige und sinnvolle Anpassungen des Strassennetzes blockiert werden könnten. Aus diesem Grunde ist Absatz 3 des Initiativtextes zu streichen. Wenn man die Protokolle der Nationalratsverhandlungen durchliest, stellt man fest, dass gerade diese drohende Einschränkung des unerlässlichen Strassenausbaus für viele Parlamentarier bei ihrem ablehnenden Entscheid ausschlaggebend war. Ich möchte klar betonen, dass die zweite Autotunnelröhre am Gotthard für die Zukunft zwar kein Tabu, zurzeit aber sicherlich eben auch kein Thema darstellt. Wir müssen uns ohnehin überlegen, ob wir uns ein solches Werk aus finanziellen Gründen überhaupt noch leisten können. Somit gehört dieser Entscheid nicht in den vorliegenden Beschlussentwurf. Zusammenfassend und abschliessend: Mit diesem Gegenvorschlag in seiner «schlanken» und gleichwohl eurokompatiblen Form bieten wir dem Stimmbürger eine willkommene, sinnvolle und unerlässliche Alternative zu einem Ja oder Nein zur Alpen-Initiative. Wir verstärken damit unsere verfassungsmässige Position in den zukünftigen Auseinandersetzungen um eine von der EG selber befürwortete ökologische wie marktgerechte Verkehrspolitik und stärken unserem Verkehrsminister an der Aussenfront den Rücken.

Aus diesem Grund ersuche ich Sie um Zustimmung zu diesem parteipolitisch breit abgestützten Gegenvorschlag. Sie sehen, es sind noch zwei weitere Namen von Kollegen aus anderen grossen Parteien aufgeführt, und ich bedaure, dass der Ständeratspräsident nicht stimmen kann, es sei denn, er würde den Stichentscheid fällen müssen.

Auf alle Fälle: Mit der Zustimmung zum Gegenvorschlag bleiben Sie Ihrer fortschrittlichen Haltung treu, die Sie bereits bei den Neat-Beratungen eingenommen hatten.

Plattner, Sprecher der Minderheit I: Verkehr in allen Formen, die allgemeine und überbordende Mobilität, ist heute der hauptsächlichste Schädiger von Umwelt und Gesundheit. Verkehr wirkt überall und in mancher Weise auf Umwelt und Gesundheit ein: durch Schadstoffe, durch Lärm, durch klimawirksame Stoffe, durch einen stets steigenden und inzwischen schon beträchtlichen Anteil am Gesamtenergieverbrauch, durch Unfälle mit Todesfolge und Zehntausende von bleibend Geschädigten, durch Inanspruchnahme von Platz, durch Zerschneiden von Lebensräumen, durch Förderung der Zersiedelung und schliesslich auch durch Zerstörung der Wohnlichkeit in den grossen Städten. Das ist für mich der Ansatzpunkt, warum ich mich – von einem anderen Ende der Alpentransversale aus als mein Vorredner – nun auch gegen die Vorlage des Bundesrates wehre, welche uns empfiehlt, die Alpen-Initiative dem Volk sang- und klanglos zur Ablehnung zu empfehlen. Trotz all dieser Nachteile des Verkehrs machen wir keine An-

strengung zu seiner Eindämmung. Wir sind so fasziniert von der Mobilität und ihren vermeintlichen und wahren Vorteilen, dass wir nichts tun, was zu weniger, aber alles tun, was zu mehr Verkehr führt. Man könnte unsere Arbeit, die wir seit Jahrzehnten unternehmen, in Anlehnung an die Titel der berühmten internationalen Spionage- und Verbrecherromane von Frederick Forsyth «Das Sisyphus-Projekt» nennen. Es ist unser vergeblicher Versuch, durch das Angebot von mehr und mehr Mobilität die Mobilität in den Griff zu bekommen.

Wir bauen Strassen, wir bauen Autobahnen, wir planen die «Bahn 2000», wir planen die Neat, wir erweitern Flugplätze, und wir hoffen – ohne wirklich daran zu glauben –, dass unser Werk eines Tages genügen möge, dass wir endlich fertiggebaut hätten, der Verkehr endlich aufhöre zu wachsen und unsere Anlagen ihn aufnehmen könnten. Aber der Verkehr tut uns den Gefallen nicht, er wächst uns über den Kopf. Wir sind Zauberlehrlinge, aber wir haben keinen Meister, der den Besen in eine Ecke zwingt, und das einzige, was wir haben, ist immer noch mehr Verkehr!

Eine ganz spezielle Last – nomen est omen – ist der Lastwagenverkehr. Seine Schäden sind in allen Bereichen besonders gross, genau wie seine Zuwachsraten. Mit dem Inkrafttreten des Europäischen Wirtschaftsraumes werden Verdoppelungen und Verdreifachungen innert weniger Jahre oder Jahrzehnte prognostiziert.

Weil das Lastwagenfahren so billig ist, nutzt der freie Markt gemäss dem heute beliebten Just-in-time-Lieferkonzept die von der Öffentlichkeit gebauten Strassen und Autobahnen als billige Lagerhallen, ohne jegliche Optimierung, mit vielen Leerfahrten – Lagerhallen, die, wenn sie privat finanziert werden müssten, in dieser Weise überhaupt nicht geduldet wären. Durch dieses Just-in-time-Lieferkonzept, durch diesen Missbrauch der Strassen als Lagerhallen, vermehrt der Markt den Verkehr noch mehr.

All das läuft unter dem Slogan «Freie Wahl des Verkehrsmittels». Das ist im Grunde genommen ein durch und durch verlagerter Slogan, denn die Wahl ist durch die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr komplett verfälscht. Die Wahl wird von der Öffentlichkeit subventioniert: Gäbe es keine Autobahnen, gäbe es heute vermutlich auch wenig Transitverkehr über den Gotthard. Der Gütertransit auf der Nord-Süd-Achse wäre ohne Alpentunnels fast vollständig auf der Bahn, um die wir uns dann keine finanziellen Sorgen machen müssten.

Es ist eigentlich ein Wunder, dass der steigende Unwille des Volkes in dieser verzweiferten Situation nicht schon früher zu etwas wie der Alpen-Initiative oder der Ständesinitiative Uri geführt hat. Gerade die Alpen sind ein ökologisch äusserst empfindliches Gebiet. Gerade in den Alpentälern ist die Bevölkerung den Einwirkungen des Verkehrs besonders stark und praktisch wehrlos ausgeliefert.

Wenn Sie viel wandern, dann wissen Sie, dass Lärm, Abgase und Gestank die Täler Tag und Nacht erfüllen: Man kann weder den Gasen noch dem Lärm wirklich entrinnen. Gerade die dort ansässige Bevölkerung weiss am besten, wie wenig es braucht, um diese Täler für Menschen vollends unbewohnbar zu machen, wie prekär das Gleichgewicht der Natur in diesen Tälern ist und wie zerbrechlich die ökologische Nische, in der die Menschen dort seit Jahrhunderten leben können. Die Alpen-Initiative ist somit ein höchst zeitgemässer Protest der Menschen gegen die Vergewaltigung durch unser «Sisyphus-Projekt».

Die Leute, welche die Initiative eingereicht haben, und auch die Leute, welche die Urner Ständesinitiative zustande gebracht haben, wollen, dass sich etwas ändert. Was wollen sie denn wirklich? Sie verlangen – wenn Sie den Text genau lesen –, dass wir den im ganzen zwar nicht so grossen, aber ungemein störenden, ungemein schädlichen und vor allem rasch wachsenden Gütertransitverkehr in Zukunft zwingend mit jenem System abwickeln, das dafür wirklich geeignet ist: nämlich mit der Bahn.

Sie verlangen also genau das, was alle verlangen, was Bundespräsident Ogi verlangt, was wir hier verlangen, was der Nationalrat verlangt, was sogar mit Worten die EG verlangt. Sie verlangen das, wofür wir für 25 oder mehr Milliarden Franken schon Projekte verwirklicht oder geplant haben: die Doppel-

spur am Lötschberg, den Huckepackkorridor, den Ausbau der Zufahrtsstrecken im Rahmen der «Bahn 2000», zwei neue Alpenbasistunnels. Sie verlangen eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Bahn.

Sie wollen damit etwas dringend Notwendiges, wirklich etwas ihre Not Abwendendes, tun: nämlich die fragile alpine Ökologie und ihre zerbrechliche ökologische Nische vor der Vergasung – um es deutlich zu sagen – durch den explosionsartig zunehmenden Lastwagenverkehr schützen. Sie fordern uns mit diesen Vorstössen auf, angesichts der heutigen Belastung und vor allem angesichts der erschreckenden Prognosen jetzt zu handeln, damit wir in zehn Jahren die für teures Geld gebauten Bahnkapazitäten auch wirklich ausnützen. Kurz: Ich meine, die Initianten wollen etwas eminent Vernünftiges.

Herr Bundespräsident, ich habe es Ihnen vor noch nicht allzu langer Zeit schon einmal vorgehalten: Es ist die Tragödie unserer Welt – an ihr wird sie zugrunde gehen –, dass es immer vernünftige Gründe gibt, unvernünftig zu handeln. Für mich war es wieder einmal eindrücklich zu hören, wie der Kommissionssprecher alle vernünftigen Gründe aufgezählt hat, um das wirklich Vernünftige nicht tun zu müssen: einen Beschluss fassen, der die Ziele dieser Verlagerung des Alpenstrassentransitverkehrs auf die Bahn auch wirklich festschreibt, statt nur darüber zu reden. Der Bundesrat und der Nationalrat fordern uns auf, die Initiative dem Volk ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen – unter Aufzählung vieler vernünftiger Gründe –, das ist für mich die schiere und reine Unvernunft.

Es wird in der Botschaft behauptet, die Initiative sei nach dem Beschluss über die Neat und nach dem Abschluss des Transitvertrags hinfällig geworden. Das ist doch einfach nicht wahr. Mein Vorredner hat es schon deutlich gesagt: Das Gegenteil ist wahr. Die Alpen-Initiative unter dem Regime der Marktkräfte oder auch im gesetzlichen Rahmen des Transitvertrags ist gewissermassen der letzte Rettungsring für die Neat in ihrer jetzigen, vom Volk angenommenen Form.

Ohne eine optimale Auslastung dieses Jahrhundertwerkes droht die Zwei-Tunnel-Neat zum Finanzdebakel des Jahrhunderts zu werden, sogar wenn sie im Bau nicht so viel teurer zu stehen kommt, wie das viele befürchten, Herr Bundespräsident. Wir werden nicht darum herumkommen, den Nord-Süd-Gütertransitverkehr auf der Neat zu Preisen anzubieten, die mit jenen des Strassentransports konkurrieren können, sei es weil der Transitvertrag uns das vorschreibt, sei es weil wir uns den Marktkräften nicht widersetzen können. Diese Tatsache wird eine Subventionierung jeder Fuhre von Gütern durch die Neat mit Hunderten von Franken bedeuten, so wie wir heute schon mit Hunderten von Franken jede Huckepackfuhre subventionieren; sie wird damit den finanziellen Ruin des mit gewaltigen Zins- und Amortisationsverpflichtungen ohnehin bis an die Grenze belasteten Jahrhundertwerks in die Wege leiten.

Oder meint der Bundesrat wirklich, wir sollten sozusagen die doppelt Blöden sein: Wir sollten zuerst der EG die teuren Tunneln bauen – auf eigene Kosten selbstverständlich –, dann noch aus öffentlichen Kassen laufend Gelder zuschiessen, damit ihre Lastwagen die von uns gebauten Tunneln auch benützen, und obendrein noch all die Lastwagen auf unseren engen Strassen haben?

Ich will Ihnen in diesem Zusammenhang, um Ihren Optimismus etwas zu dämpfen, einen Satz aus einem Bericht des Europäischen Parlaments zu jenem berühmten Artikel 12 Absatz 1 des Transitabkommens vorlesen, der besagt, dass sich sowohl die EG wie die Schweiz verpflichten, zur Kostendeckung im alpenquerenden Verkehr zu kommen.

Im Bericht des Europäischen Parlaments – für uns eine Beurteilung durch europäische Gremien von Artikel 12 Absatz 1 – heisst es: «Die Abgabe dieser Absichtserklärung seitens der Gemeinschaft in einem völkerrechtlichen Vertrag, auch wenn sie mehrfachen, in die gleiche Richtung gehenden Forderungen des Europäischen Parlaments entspricht, muss angesichts des Umstandes, dass sich die Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzminister der Gemeinschaft noch nicht einmal über die Grundzüge einer innergemeinschaftlichen Lösung für dieses Problem verständigen konnten, zumindest als wagemutig bezeichnet werden.» Dies sagt das Europäische Parlament zu

einem Artikel, den wir gutgläubig in unseren Transitvertrag aufgenommen haben und von dem wir immer glauben, dass er die Lösung der Probleme bringe!

Es muss hier klar festgehalten werden, dass die Einführung einer EG-kompatiblen koordinierten Abgabe zur Verkehrsverlagerung völlig in der Schwebe ist. Das ist die wirkliche politische Situation, alles andere ist Schönfärberei.

Um nun auf das «Sisyphus-Projekt» zurückzukommen: Es war Sisyphus' Schicksal, wie Sie sicher wissen, dass sein Stein immer gerade dann wieder den Berg hinunterrollte, wenn er ihn endlich unter Aufbietung aller Kräfte hinaufgestossen hatte und sich am Ende der Mühen glaubte. Genau das gleiche, fürchte ich, wird uns mit der Neat passieren. Wir werden uns dann, wenn wir uns mit einer gebauten Neat am Ende der Mühen glauben, plötzlich mit grossen Schulden in einem Zustand finden, in dem wir erkennen müssen, dass wir vergebens gebaut und schliesslich das Volk an der Nase herumgeführt haben. Das wird uns passieren, wenn wir nicht rasch klüger werden und dafür sorgen, dass mit oder ohne Transitvertrag – der ohnehin etwa zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Neat ausfällt – die Neat dann auch den Ertrag abwirft, der sie überhaupt erst glaubwürdig und ohne Abenteuererei zu finanzieren erlaubt. Darum müssen wir dafür sorgen, dass der Gütertransitverkehr möglichst vollständig auf die Schiene verlagert wird; anders geht es nicht, alles andere wäre Selbsttäuschung.

Wie das erreicht werden soll, schreibt ja die Alpen-Initiative nicht vor, sie ist keineswegs eine reglementierende, eine bevormundende, eine polizeirechtliche Initiative; sie lässt das vollständig offen. Es stehen uns also bei der gesetzlichen Konkretisierung des allfälligen Verfassungsauftrages alle Mittel zur Verfügung, insbesondere auch jene kluge, marktwirtschaftliche Lenkung, der Durchsetzung des Verursacherprinzips, z. B. mittels einer bald eingeführten, wirklich wirksamen und lenkenden Schwerverkehrsabgabe. Das einzige, was in der Alpen-Initiative festgeschrieben wird, ist das Ziel. Das wird aber dafür präzise und verpflichtend festgeschrieben, und das ist der Vorteil, den diese Initiative gegenüber allen anderen Lösungsvorschlägen hat.

Alle Argumentationen des Bundesrates in der Vergangenheit, jene zur Koordinierten Verkehrspolitik, jene zur «Bahn 2000», zur Neat, zum Transitvertrag – alle nannten ja dasselbe Ziel, das Ziel, das die Alpen-Initiative auch hat: die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene. Der Bundesrat war sogar bereit, die Handels- und Gewerbefreiheit deswegen einzuschränken, wie er seinerzeit explizit in der Botschaft zur Koordinierten Verkehrspolitik geschrieben hat.

Wenn also heute nun der Bundesrat zu uns kommt und uns vorschlägt, die Initiative abzulehnen, so gerät er mindestens bei mir in den Verdacht, Herr Bundespräsident, dass es ihm mit diesem Ziel gar nicht so ernst sein könne. Es ist ihm zwar ernst genug, um es zu verkünden, aber nicht ernst genug, um es auch wirklich durchzusetzen.

Genau in diesem Punkt kann die Alpen-Initiative dem Bundesrat Beine machen und ihm gegenüber der EG den Rücken stärken, genauso wie die unumgängliche und beim Volk chancenlose Revision des Strassenverkehrsgesetzes zur Zulassung der «40-Töner» ihm seinerzeit in den Transitvertragsverhandlungen den Rücken gestärkt hat. Ich bin überzeugt, dass er ohne den vom Volk gestärkten Rücken diese Verhandlungen nie so erfolgreich hätte abschliessen können. Er wusste einfach, was zu Hause geht und was nicht, und genauso wäre es mit der Alpen-Initiative.

Zum Schluss möchte ich noch einige Worte zu den beiden jetzt vorliegenden Gegenvorschlägen sagen. Beide sind mir viel sympathischer als die quasi kommentarlos Ablehnung der Initiative, welche uns Bundesrat und Nationalrat vorschlagen. Insbesondere der Gegenvorschlag Danioth gefällt mir recht gut. Ich werde also vielleicht dem Gegenvorschlag Danioth oder notfalls sogar dem freisinnigen Gegenvorschlag zustimmen, denn auch dieser ist besser als gar nichts. Aber besonders der freisinnige Gegenvorschlag, Kollege Schüle, zeugt nicht nur von mutiger Einsicht in die Probleme, sondern auch von einer anderen Form von Mut, nämlich von einem gewissen Kleinmut, von einer gewissen Liebe zu schwammigen

Formulierungen und zu vollmundigen Deklarationen ohne wirklichen Inhalt.

Zusammenfassend: Ich bin der Ueberzeugung, die Alpen-Initiative sei ein wichtiger, ein entscheidender Schritt in der Schweizer Verkehrspolitik, ein Schritt, der endlich in die richtige Richtung geht statt im Kreis herumführt. Wir müssen heute den unangenehmen Tatsachen in die Augen sehen: Durch ein vermehrtes Angebot an Mobilität bekommen wir nur mehr Mobilität und damit mehr Probleme. Wir können unser Sisyphus-Projekt nie zu einem Punkt führen, wo es aufgehen wird. Der Stein wird nie oben auf den Alpen liegenbleiben, sondern er wird immer wieder herunterrollen, und wir werden dauernd dieselbe Arbeit neu verrichten müssen. Kein Meister wird uns Zaubерlehrlinge wie in Goethes Gedicht je erlösen. Wir können uns nur selber helfen: durch eine mutige Zustimmung zu einem Volksbegehren, welches das von allen genannte und unisono verkündete und akzeptierte Ziel auch verpflichtend in die Verfassung aufnimmt und es darin verankert.

Suchen wir also nicht vernünftige Gründe, um das Unvernünftige zu tun, sondern tun wir einfach das Vernünftige, auch wenn es vordergründig unvernünftig scheint, weil es zu mutig, zu zukunftsweisend und zu kühn ist. Aus unserem Verkehrsdilemma können wir uns anders nicht befreien, davon bin ich überzeugt.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie einer Empfehlung an das Volk, der Alpen-Initiative zuzustimmen, ohne Bedenken zu.

Schüle: Die Alpen-Initiative ist in ihrer ganzen Zielsetzung und in ihren konkreten Anliegen fundamentalistisch.

Kollege Plattner hat uns das soeben bewusst gemacht, als er eine Art Weltuntergangsstimmung heraufbeschwor. Zum Stichwort «Kleinmut» möchte ich erwidern: Die Initiative will möglichst rasch einen Sperrriegel gegen den wachsenden Transitverkehr errichten. Sie nimmt dabei keinerlei Rücksicht auf das gesamte europäische Umfeld, auf unsere Rolle als Transitland, auf unsere internationalen Verpflichtungen, die wir gegenüber unseren Nachbarstaaten eingegangen sind. Andererseits enthält die Alpen-Initiative in ihrem Kern ein berechtigtes Anliegen, diesen Schutzgedanken, der uns ja nicht fremd ist, zu dem wir uns beim Beschluss über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale grundsätzlich bekannt haben.

Insofern kann es heute nicht darum gehen, aus rein taktischen Gründen einen Gegenvorschlag zu beschliessen; da könnte ich selbstverständlich nicht mitmachen. Aber die Aufgaben, die wir innenpolitisch mit der Neat und aussenpolitisch mit dem Alpentransitabkommen übernommen haben, sind durchaus verfassungswürdig.

Wenn wir unsere Verfassung wieder einmal durchlesen – wir haben ja eben das neue Handbuch der Bundesversammlung erhalten –, stellen wir fest, dass manche überholte Aufgabe darin festgeschrieben ist, dass aber unsere Bundesverfassung nicht immer Aufschluss gibt über die Frage, wie wir die grundsätzlichen Herausforderungen angehen, wie wir die Probleme der Zukunft lösen sollen. Mit meinem Antrag stelle ich einen Gegenentwurf zur Alpen-Initiative zur Diskussion, der die Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Eidgenossenschaft in Europa und den Schutz des Alpengebietes vor schädlichen Belastungen durch den Transitverkehr als gleichwertige Zielsetzungen in unserer Bundesverfassung verankern will.

Aus der Fahne zu dieser am 11. Mai 1990 eingereichten Volksinitiative geht hervor, dass unsere Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen auch die Frage eines Gegenvorschlages geprüft, aber grossmehrheitlich verworfen hat. Dieser Gegenvorschlag von Kollege Danioth, der im wesentlichen die Anliegen der Standesinitiative Uri aufnimmt, lehnt sich aber auch stark an die Alpen-Initiative an. Der Urheber dieses Gegenvorschlages hat dies ja erwähnt und die Differenzen herausgeschält.

Diese Alpen-Initiative zielt ausschliesslich in eine Richtung, nämlich das Alpengebiet vor einem weiteren Anstieg des Transitverkehrs abzuschotten. Sie reflektiert damit natürlich die verbreitete Verunsicherung in den Alpenkantonen mit Blick auf den stark zunehmenden Transitverkehr, der sich permanent wie ein Moloch durch unsere engen Alpentäler bewegt. So ver-

ständig diese Abwehrhaltung gegenüber einer unaufhaltsam scheinenden Entwicklung ist: Wir können und dürfen unsere Augen nicht vor der Tatsache verschliessen, dass die Schweiz seit jeher ein Transitland, eine «passage obligée» ist. Diese Rolle ist unserem Land von der Topographie her zugewiesen, und damit müssen wir leben.

Das hat nichts mit Fatalismus zu tun, schon viel mehr mit Realismus. Das Schutzbedürfnis ist eines; die Rolle der Schweiz als natürliches Durchgangsland für unsere Nachbarn müssen wir ebenso akzeptieren. Die Initiative wie der Gegenvorschlag der Kommissionsminderheit II sehen meines Erachtens über die Notwendigkeit hinweg, dass wir diese Transitaufgabe für ganz Europa zu erfüllen haben. Sowohl die Initiative wie auch der Vorschlag von Kollege Danioth brächten unser Land in eine schwierige, ja beinahe unmögliche Situation gegenüber dem Ausland, vor allem wegen der festen Fristen.

Wir haben uns mit dem Transitabkommen und mit der Vereinbarung über den kombinierten Verkehr gegenüber unseren Nachbarstaaten verpflichtet, unsere Aufgabe als Transitland zu erfüllen und auch in der Zukunft den notwendigen alpenquerenden Transitverkehr zu gewährleisten. Das Ausland hat dank unseren intensiven Gesprächen und den erfolgreichen Verhandlungen unser Konzept schliesslich akzeptiert, den Gütertransit auf die Bahn zu verlagern und auf der Strasse die unseren Verhältnissen angepasste 28-Tonnen-Limite für die Lastwagen beizubehalten. Nun müssen wir mit dem Ausland zusammen die entsprechenden Lösungen finden und realisieren.

Die in der Initiative und im Gegenvorschlag der Minderheit II vorgegebenen Fristen von 10 bzw. von 15 Jahren für die volle Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind unrealistisch, ist doch allein für den Gotthard-Basistunnel mit einer Bauzeit von 15 Jahren zu rechnen – wenn alles gut geht, ist man heute geneigt beizufügen. Ebenso können wir nicht das Problem der nötigen Umschlagseinrichtungen einfach ans Ausland delegieren, mit dieser zwingenden Formulierung «von Grenze zu Grenze», wie sie in der Initiative, aber auch im Gegenvorschlag Danioth enthalten ist.

Können wir aber das Grundanliegen, den legitimen Schutz des Alpengebietes, quasi mit einem Federstrich des Parlamentes vom Tisch wischen? Hier setzen unsere Bedenken an. Das Anliegen der Unterzeichner dieser Initiative – vor allem des Standes Uri – ist nicht nur verständlich, sondern absolut legitim. Wir müssen darauf eine Antwort haben und eine klare Antwort geben; diese kann nicht einfach lauten: nein.

Das war der Ausgangspunkt meiner Ueberlegungen. Wir müssen das echte und dringende Anliegen aufnehmen, das den Kern der Initiative bildet. Aber wir müssen das Anliegen in eine Gesamtschau unserer Politik hineinstellen: Verkehrspolitik und Umweltpolitik müssen zu einer Symbiose vereint werden, die uns erlaubt, die Aufgaben als Transitland weiter wahrzunehmen, uns gleichzeitig aber auch erlaubt, den nötigen Schutz unseres Landes und vor allem der Alpen vor übermässigen Belastungen zu verwirklichen. Wir müssen hierfür eine eigenständige Lösung anbieten, die das Ausland mit einbezieht, eine Lösung, die in unseren Nachbarländern nicht als Affront oder Schikane empfunden wird.

Diese Problemstellung ist indessen gar nicht so neu. Wir haben mit der Neat ein Konzept entwickelt, wie wir die Probleme des Transitverkehrs angehen und langfristig lösen wollen. Wir haben uns mit dem auf 12 Jahre befristeten Transitabkommen und der dazugehörigen Vereinbarung über den kombinierten Verkehr verpflichtet, Lösungen anzubieten, kurz- und mittelfristig mit dem Ausbau des kombinierten Verkehrs, langfristig mit dem Bau unserer neuen Alpentransversale. Unsere Nachbarländer wiederum haben sich verpflichtet, sich in dieses Konzept einbinden zu lassen.

Vor diesem Hintergrund ist der Gegenvorschlag entstanden und formuliert worden. Die Bedeutung der Schweiz als Transitland und der Stellenwert eines angemessenen Schutzes unseres Alpengebietes lassen es als geboten erscheinen, die von uns im Zusammenhang mit der Neat und mit dem Transitabkommen entwickelten Grundsätze auf die Verfassungsstufe zu heben. Das ist der Sinn dieses Antrages. Die Wahrung der verkehrspolitischen Stellung der Eidgenossenschaft in Eu-

ropa ist ein legitimer Verfassungsgrundsatz, ebenso der Schutz des Alpengebietes vor schädlichen Belastungen durch diesen Transitverkehr.

Das entspricht praktisch wörtlich dem Zweckartikel des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Weiter werden in diesem Neat-Beschluss Massnahmen gefordert, damit sich der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt. Im Transitabkommen bzw. in der dazugehörigen Vereinbarung ist festgelegt, dass die Probleme des alpenquerenden Güterverkehrs kurz- und mittelfristig mit dem kombinierten Verkehr gelöst werden sollen und darum konkurrenzfähige Angebote für den kombinierten Verkehr gewährleistet werden müssen. Ebenfalls statuiert ist in diesem Uebereinkommen die dazugehörige enge Zusammenarbeit der beteiligten Länder. In diesem Sinne entspricht auch die Uebergangsbestimmung des Gegenvorschlages diesen Intentionen unserer internationalen Vereinbarungen, unserer international ausgerichteten Verkehrs- und Transpolitik.

Der Ihnen unterbreitete Gegenvorschlag nimmt also voll und ganz die Konzeption auf, die der Neat und dem Alpentransitabkommen zugrunde liegt. Diese Konzeption ist zweifellos verfassungswürdig. Sie ist nötig, um die Neat über den Eisenbahn- und den Treibstoffartikel hinaus – das sind die heutigen Verfassungsgrundlagen – konzeptionell in der Verfassung abzustützen. Das wird für die Durchsetzung, für die Realisierung dieser Alpentransitbahn wirklich von Nutzen sein. Wesentlich ist aber auch, dem Grundanliegen des befristeten Transitabkommens eine Verfassungsgrundlage zu geben. Das fördert die Legitimation und stärkt die Stellung unserer Landesregierung in ihren internationalen Verhandlungen.

Ich bitte Sie, diesem Gegenvorschlag eine Chance zu geben. Er erleichtert es uns, das Schweizervolk und die Stände von unserer langfristigen Verkehrs- und Transpolitik zu überzeugen. Wir müssen Lösungen finden, die auch von den direktbetroffenen Alpenkantonen akzeptiert werden können – Lösungen, die unserer Aufgabe als Transitland gerecht werden, die aber auch den Schutz des Alpenraumes gewährleisten. Wir verpflichten uns damit, die Transitfrage auf Dauer im Geiste des Neat-Beschlusses und des befristeten Transitabkommens zu lösen, und zwar so, dass dabei auch der erforderliche Schutz des Alpenraumes gewährleistet bleibt.

Ich bitte Sie, einen solchen Gegenvorschlag zu beschliessen.

Gadient, Berichterstatter: Kollege Schüle schlägt einen Gegenentwurf vor, zu dem ich nur persönlich, nicht aber im Namen der Kommission Stellung nehmen kann, da ihr dieser nicht vorgelegen hat.

Dieser Gegenentwurf entspricht in Absatz 1 dem Grundsatz der Alpen-Initiative, indem das Alpengebiet vor schädlichen Belastungen geschützt werden soll. Nicht direkt darin enthalten ist – im Gegensatz zur Alpen-Initiative – die Forderung, die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass zu begrenzen, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie für deren Lebensräume nicht schädlich ist. Implizit lässt sich dieses Begehren indessen aus dem explizit formulierten Grundsatz ableiten. Absatz 1 des Antrags Schüle entspricht demnach materiell im Kern grundsätzlich dem Initiativtext.

Nach Absatz 2 des Antrags Schüle erfolgt der alpenquerende Transitverkehr grundsätzlich auf der Schiene; Ausnahmen bestimmt das Gesetz. Die Zielrichtung dieser Bestimmung ist im wesentlichen diejenige der Alpen-Initiative, die allerdings nur unumgängliche Ausnahmen zulassen will; das ist eine Nuance.

Einen wesentlichen Unterschied zur Alpen-Initiative – Herr Schüle hat ihn soeben dargelegt – sehe ich darin, dass auf das Verbot der Erhöhung der Transitstrassenkapazität verzichtet wird, was bekanntlich auch der Gegenentwurf Danioth tut, und sodann, dass keine Zwangsfrist von 10 bzw. 15 Jahren zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs vorgeschrieben wird, wie dies Alpen-Initiative und Gegenentwurf Danioth tun.

Mit einer Uebergangsbestimmung (Artikel 20 neu) soll der Bund des weiteren verpflichtet werden, den kombinierten Verkehr in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten zu fördern, was jedoch ohnehin die erklärte und dokumentierte Politik des

Bundesrates ist. Nach dem Folgewortlaut hat der Bund aber auch für die Konkurrenzfähigkeit des kombinierten Verkehrs zu sorgen – immer nach dem Antrag Schüle.

Der Antrag Schüle geht in diesem Punkt zwar nicht so weit wie derjenige von Kollege Danioth, der verlangt, dass der Gütertransitverkehr auf der Schiene für den Benutzer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse, wobei nach ihm der SBB-Leistungsauftrag entsprechend zu ändern wäre. Aber die Herstellung der Konkurrenzfähigkeit nach Rezept Schüle bedeutet entweder die staatliche Förderung und Subventionierung, mit den Konsequenzen und der Problematik, wie ich sie Ihnen bereits dargelegt habe. Diese Bestimmung führt zwangsläufig zur Notwendigkeit von Subventionen. Heute besteht – wie ich erwähnt habe – beim Neat-Beschluss eigentlich nur gerade eine potestative Vorschrift. Eine Ueberwälzung der Verkehrskosten auf den Bund ohne gleichzeitige Erschliessung neuer Finanzquellen ist problematisch, sie stünde im Widerspruch zur Kostenwahrheit und zur Maxime, wonach die Verkehrsteilnehmer längerfristig die Verkehrskosten, die sie verursachen, auch selber tragen sollen.

Oder dann resultiert aus dem Rezept Schüle die international höchst problematische Belastung des Strassengütertransits durch die Schweiz, verbunden mit den ebenfalls bereits erwähnten Folgen. Ich wiederhole auch da nur gerade jene Passage – sie ist in der Botschaft rekapituliert: «Die zwangsweise Verlagerung des Transitgüterverkehrs gemäss der Initiative richtet sich eindeutig gegen den internationalen Verkehr. Der Strassengütertransit durch die Schweiz wird nämlich zu 96 Prozent durch ausländische Fahrzeuge, vorwiegend aus der Bundesrepublik Deutschland, den Benelux-Staaten und Italien, durchgeführt.» Daran ändert natürlich auch die Alibi-Erklärung, die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten sei zu fördern, wenig bis nichts.

Zusammengefasst: Was ich zu Absatz 1 und 2 der Initiative und des Gegenentwurfs Danioth ausgeführt habe, gilt sinngemäss auch für den Antrag Schüle, der uns – nach meiner Einschätzung – die nämliche Problematik beschert und deshalb ebenfalls abzulehnen ist. Ich betone nochmals, dass sich die Voraussetzungen seit Einreichung der Alpen-Initiative – dank den Alpentransitbeschlüssen, dem Transitabkommen Schweiz-EG und den zahlreichen Massnahmen, die ich Ihnen im einzelnen vor Augen geführt habe, sowie der einschlägigen bundesrätlichen Verkehrspolitik – grundlegend geändert haben.

Man kann mit Kollege Plattner an diesen Tatsachen vorbeisuchen und dann das Argument bringen, es seien vernünftige Gründe genannt worden, um schliesslich das Vernünftige nicht tun zu müssen. Man kann auch an diesen Gegenargumenten vorbeisuchen, um die Qualität seiner eigenen Argumente nicht in Frage stellen zu müssen. Ob die Quintessenz einer solchen Vorgehensweise am Schluss das Vernünftige ist, wage ich als Jurist – vielleicht haben es die Physiker in dieser Beziehung leichter – in Frage zu stellen.

Das Konfliktpotential des Antrags Schüle liegt meines Erachtens jedoch hauptsächlich in der Uebergangsbestimmung, wo die Herstellung der Konkurrenzfähigkeit imperativ gefordert wird, während in bezug auf die Nachbarstaaten lediglich gesagt wird, dass die Zusammenarbeit mit diesen zu fördern sei. Wer mit solchen Fesseln des Gesetzgebers international verhandeln will, wird kaum Glaubwürdigkeit beanspruchen können.

Ein abschliessendes Wort: Es geht sicherlich nicht darum, Herr Schüle, mit einer Ablehnung dieser Vorschläge, der Initiativen und Gegenentwürfe, das Problem mit einem Federstrich vom Tisch zu wischen. Das ist keineswegs der Fall. Die Antwort liegt in der dokumentierten bundesrätlichen Verkehrspolitik, die wir selber in diesem Hause abgesegnet haben, in Verbindung mit den Grundsätzen, den Massnahmen und den internationalen Abkommen, die wir heute vorliegen haben. Ich bitte Sie deshalb, auch diesen Antrag abzulehnen.

Küchler: Wie wir in der Kommission festgestellt haben, geht es bei der Alpen-Initiative nicht nur um den Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr, sondern vielmehr um schwerwiegende Eingriffe in unsere schweizerische Verkehrs-

politik, aber auch Eingriffe in bereits getroffene verkehrspolitische Entscheidungen. Im übrigen stammt die Alpen-Initiative aus einem verkehrspolitischen Umfeld vor dem Jahre 1990. Inzwischen ist in unserem Land wirklich einiges getan worden, vor allem seitens unseres Verkehrsministers. Stichworte: Neat, Transitabkommen, das europäische Abkommen über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Transporte, die Durchsetzung der schweizerischen Forderungen der 28-Tonnen-Limite sowie des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes, dann die Vorlage über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe, die Vorlage über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die wir vor kurzem in unserem Rat behandelt und der wir zugestimmt haben. Erwähnt seien auch die verschiedenen Massnahmen zur Förderung des Huckepackverkehrs.

Wir müssen also ehrlich feststellen, dass vom Bund in den letzten Jahren ganz generell eine umweltschonende und energiesparende Verkehrspolitik betrieben wurde und weiterhin betrieben wird. Gesteuert wird der Verkehr bei uns durch marktkonforme Mittel. Vermieden werden meines Erachtens zu Recht unnötige Gebote und Verbote, die beim Volk ohnehin nur schwer eine Akzeptanz finden würden. Zwangsmassnahmen stünden quer in der heutigen Politlandschaft, wo wir stets von Deregulierung und von freiem Wettbewerb sprechen. In dieser Situation rennt die Volksinitiative heute zum einen offene Türen ein und hätte zum anderen erhebliche nachteilige Folgen auf unsere gesamte nationale und internationale Verkehrspolitik. Dies gerade im Nachgang zum EWR-Nein, wo wir heute im internationalen Bereich in einer ausserordentlich schwierigen Position sind, wie uns dies der Verkehrsminister vorgestern abend drastisch geschildert hat.

Zu Absatz 1 der Initiative, mit der ja offene Türen eingerannt werden: Die dort verlangten Massnahmen zum Schutz des Alpengebietes werden bereits anderweitig gewährleistet. Ich erinnere bloss an Artikel 24sexies BV über Natur- und Heimatschutz, an Artikel 24septies BV über Umweltschutz, an die Alpenkonvention, die wir im Jahre 1991 abgeschlossen haben. Im übrigen ist bekanntlich die Umweltbelastung im Mittelland, in den Agglomerationen weit grösser als im Alpengebiet. Das müssen wir doch zugeben! Somit wäre es gemäss Absatz 1 der Initiative ohnehin verfehlt, bloss einzelne Gebiete in unserem Land mit speziellen Regelungen schützen zu wollen.

Zu Absatz 2 der Vorlage: Dieser will eine zwangsweise Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Bahn. An sich ist diese Forderung nicht unsympathisch; das gebe ich ohne weiteres zu. Sie wird aber heute schon weitgehend erfüllt. Rund 80 Prozent des alpenquerenden Transitgüterverkehrs durch die Schweiz werden mit der Bahn bewältigt. Das Problem der Vorschrift in Absatz 2 liegt also darin, dass vom alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz nur rund 40 Prozent von Grenze zu Grenze erfolgen. 60 Prozent sind Import- und Exportverkehr und Verkehr zwischen dem Tessin und der übrigen Schweiz. Die Initiative würde also mit ihrer Bestimmung «von Grenze zu Grenze» eine Diskriminierung der ausländischen Lastwagen mit sich bringen; dies wiederum würde zweifelsohne Retorsionsmassnahmen auslösen. Konkret könnte also zum Beispiel Deutschland den schweizerischen Lastwagen verbieten, im Transit nach Holland oder Dänemark zu fahren.

Die Initianten behaupten aber eigentümlicherweise in ihrem Kommentar zur Botschaft, Artikel 20 des Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und der EG gestatte Durchfahrverbote und Beschränkungen. Die Initianten haben aber dabei übersehen, dass in Absatz 2 dieses Artikels statuiert wird: «Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Vertragsparteien darstellen.» Die Alpen-Initiative verstösst also eindeutig gegen das Freihandelsabkommen EG/Schweiz vom Jahre 1972 und damit auch gegen das Transitabkommen.

Ein weiteres Problem liegt darin, dass Absatz 2 der Volksinitiative Zwangsmassnahmen will, um den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Die vom Volk in der Abstimmung über die Neat sanktionierte Politik von Bundesrat und Parlament hinge-

gen will die Verlagerung mit gezielten marktwirtschaftlichen Massnahmen erreichen, besonders mit dem Bau der Neat. Uebrigens haben wir in der jüngsten Geschichte die Folgen einer zwangsweisen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene am Beispiel der DDR genügend zur Kenntnis nehmen können. Dort bestand nämlich ein Zwang, den Güterverkehr weitgehend auf der Schiene abzuwickeln – die Bahn wurde, gerade weil die gesunde Konkurrenz fehlte, sehr unrationell geführt, und die ganze Infrastruktur war am Schluss total verlottert. Dass eine solche Politik langfristig auch nichts zur Verbesserung der Umwelt bringt, zeigt sich allein an diesem Beispiel.

Im übrigen ist das Thema der freien Wahl der Verkehrsmittel versus Zwang bereits im Zusammenhang mit der KVP-Vorlage im Jahre 1986 eingehend behandelt und diskutiert worden. Selbst die damals liberalere Version wurde schliesslich in der Volksabstimmung grossmehrheitlich verworfen.

Damit komme ich zu Absatz 3 der Volksinitiative: Dieser richtet sich gemäss Entstehungsgeschichte klar gegen eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard. Das in Absatz 3 zwar generell gefasste, allgemein umschriebene Verbot, die Transitstrassenkapazität zu erhöhen und zu verbessern, hätte jedoch erhebliche Auswirkungen, nicht nur auf den Raum Gotthard, sondern auf das gesamte Alpengebiet, auf sämtliche Berg- und Randgebiete, auf sämtliche Tourismusregionen unseres Landes. Denn die Verkehrsinfrastruktur ist ja eine wichtige Voraussetzung zur Förderung dieser ohnehin benachteiligten Gebiete.

Diese Verfassungsbestimmung erinnert mich – gestatten Sie mir, das als Obwaldner zu sagen – zu sehr an Rothenthurm. Auch jene Initiative bezog sich nach Vorgabe der Initianten bloss auf das Hochmoor von Rothenthurm, hat heute aber erhebliche Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Oder die Waffenplatz-Initiative: Sie richtete sich formell bloss gegen Neuchâten-Anschlüssen, hätte aber Auswirkungen auf sämtliche Waffenplätze der Schweiz gehabt. Bei dieser Vorlage haben wir es gemäss Entstehungsgeschichte mit einem Angriff auf die zweite Gotthardtunnelröhre zu tun, und trotzdem beziehen sich die Auswirkungen auf sämtliche Gebiete, vor allem auf das ganze Alpengebiet, auf sämtliche Berg- und Randgebiete und Tourismusregionen.

Diese Verfassungsbestimmung erinnert mich – gestatten Sie mir, das als Obwaldner zu sagen – zu sehr an Rothenthurm. Auch jene Initiative bezog sich nach Vorgabe der Initianten bloss auf das Hochmoor von Rothenthurm, hat heute aber erhebliche Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Oder die Waffenplatz-Initiative: Sie richtete sich formell bloss gegen Neuchâten-Anschlüssen, hätte aber Auswirkungen auf sämtliche Waffenplätze der Schweiz gehabt. Bei dieser Vorlage haben wir es gemäss Entstehungsgeschichte mit einem Angriff auf die zweite Gotthardtunnelröhre zu tun, und trotzdem beziehen sich die Auswirkungen auf sämtliche Gebiete, vor allem auf das ganze Alpengebiet, auf sämtliche Berg- und Randgebiete und Tourismusregionen.

Kurz zur Standesinitiative Uri: Nachdem die Standesinitiative Uri sämtliche drei Absätze der Volksinitiative unverändert übernimmt und die bloss verlängerte Frist in den Uebergangsbestimmungen all die Nachteile, die ich aufgezählt habe, nicht zu eliminieren vermag, muss ich auch die Standesinitiative Uri – obwohl die Urner Delegation hier auf der Tribüne sitzt – zur Ablehnung empfehlen, und dies aus sachlichen, objektiven Gründen.

Zum Gegenvorschlag von Herrn Kollege Daniöth: Ich schätze die Bemühungen von Herrn Daniöth. Ich verstehe seine ausserordentlich schwierige Position in dieser politisch brisanten Angelegenheit. Richtigerweise wird mit seinem Gegenvorschlag wenigstens der giftigste Zahn der Volksinitiative gezogen, nämlich Absatz 3 eliminiert, und es werden die Uebergangsbestimmungen realistischer ausgestaltet. Aber dennoch muss meines Erachtens auch sein Vorschlag abgelehnt werden, da die Absätze 1 und 2 ebenfalls mit der Volksinitiative deckungsgleich sind und mithin für unsere schweizerische Verkehrspolitik als äusserst nachteilig zu bewerten und zu qualifizieren sind.

Im übrigen sind die Kernanliegen des Gegenvorschlages Daniöth grösstenteils, und soweit für unsere Verkehrspolitik überhaupt zweckmässig und verkraftbar, bereits in Artikel 1 und 2 des Neat-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 enthalten. Diese Neat-Bestimmungen bilden also heute schon einen indirekten Gegenvorschlag sowohl zur Volksinitiative wie zur Standesinitiative Uri; somit bedarf es keines weiteren Gegenvorschlages, wie ihn Herr Kollege Daniöth beantragt.

Noch kurz zum Gegenvorschlag von Herrn Kollege Schüle: Wie ich den Vorschlag von Herrn Kollege Schüle beurteile, hat Absatz 1 rein deklaratorische Bedeutung. Das Anliegen wird heute bereits erfüllt, oder aber es sind die notwendigen Entscheidungen getroffen bzw. in die Wege geleitet.

Absatz 2 enthält ebenfalls die sogenannte problematische Zwangsbestimmung bzw. das grundsätzliche Verbot der freien Wahl des Verkehrsmittels. Auch hier habe ich auf die Schwierigkeiten, die diese Problematik im Zusammenhang mit der KVP ausgelöst hat, hingewiesen. Zwar betrifft sie im Unterschied zur Volksinitiative nicht den Transitverkehr von Grenze zu Grenze, sondern bezieht auch den innerschweizerischen Transitverkehr mit ein, und dennoch stellt Absatz 2 de facto auch eine Diskriminierung des ausländischen Verkehrs dar.

Ich meine, Absatz 2 würde auch diverse Interpretationsschwierigkeiten bieten. Es stellen sich Fragen: Was heisst alpenquerend? Sind nur die Haupttransiträume Gotthard und Lötschberg betroffen, oder sind sämtliche Alpenübergänge, vom Genfersee bis ins Engadin, mit einzubeziehen? Was hat zu geschehen, wenn eine Umlagerung auf eine Bahnlinie überhaupt nicht möglich ist? Nach welchen Kriterien werden schliesslich die im stipulierten Gesetz vorgesehenen Ausnahmen bestimmt? All dies wird im Antrag Schüle offengelassen. Alles in allem dürfte also auch hier der wohlgemeinte Gegenvorschlag beträchtlich mehr Probleme schaffen, als er zu Problemlösungen beitragen würde. Die Uebergangsbestimmung ist zum Teil ebenfalls rein deklaratorisch und hätte, wie das Herr Kollege Gadiant bereits festgestellt hat, Subventionen des kombinierten Verkehrs zur Folge. In der heutigen Zeit wissen wir wohl alle, dass wir die Mittel nicht aufbringen könnten, um diese Subventionen zu finanzieren. Im übrigen ist ebenfalls der Widerspruch zur Maxime der Kostenwahrheit festzustellen. Das ein paar Bemerkungen zum Antrag von Herrn Kollege Schüle, weshalb ich diesem Antrag aus sachlichen, objektiven Gründen nicht zustimmen kann.

Nach eingehender Prüfung des Volksbegehrens, der Standesinitiative und der Gegenanträge beantrage ich Ihnen, mit Bundesrat und Nationalrat die Volksinitiative, die Standesinitiative Uri und die Gegenanträge abzulehnen.

Bloetzer: Der Titel der vorliegenden Volksinitiative muss bei näherer Prüfung als irreführend bezeichnet werden. Angesichts der Sachlage geht es nicht um den Schutz des Alpengebietes, sondern um Eingriffe in verkehrspolitische Entscheide, die Bundesrat und Parlament getroffen haben und die zum Teil von Volk und Ständen gutgeheissen worden sind. Es ist in Tat und Wahrheit auch so, dass der Schutz des Alpengebietes nicht nur unbestritten ist, sondern seit langem die gebührende Aufmerksamkeit findet.

Dem Schutz des Alpengebietes ist heute bereits durch gesetzgeberische Massnahmen im Verkehrswesen, im Natur- und Heimatschutz, im Landschafts- und Umweltschutz sehr weitgehend Rechnung getragen, decken doch viele Massnahmen in diesen Bereichen insbesondere und primär den Alpenraum ab. Mit dem Transitabkommen sowie mit dem Alpentransitbeschluss haben Bundesrat, Parlament und Schweizervolk ein angemessenes und effizientes verkehrspolitisches Massnahmenpaket zum Schutz des Alpengebietes beschlossen.

Eines der Hauptziele der Initianten ist – wie sie es selbst unverhohlen bekennen – zu verhindern, dass die vierspurige Nationalstrasse im Oberwallis realisiert werden kann. Von einem Schutz vor Transitverkehr durch die Verhinderung der N 9 kann insofern nicht die Rede sein, als im Oberwallis der Transitverkehr nur etwa 2 bis 3 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht, der zum überwiegenden Teil aus Ziel- und Quellverkehr besteht. Vielmehr würde hier die Initiative das Verkehrschaos zementieren und Lösungen verunmöglichen, welche die Nationalstrasse bringen soll.

Verhindert würde damit im Oberwallis eine vernünftige wirtschaftliche Entwicklung, ist doch unbestrittenerweise die verkehrsmässige Öffnung neben einer zeitgemässen Bildungspolitik eine der wichtigsten Massnahmen, um ein Ziel der Regionalpolitik des Bundes zu erreichen: nämlich die Reduktion der wirtschaftlichen Disparitäten in unserem Lande. Einmal

mehr besteht die Gefahr, dass die Wirksamkeit einer Massnahme falsch eingeschätzt wird und dass die unerwünschten Nebenwirkungen einer staatlichen Massnahme zur Hauptwirkung werden.

Aber auch die Respektierung von geltenden internationalen Abkommen verlangt eine klare Verwerfung der Initiative. Die Schweiz ist nicht eine Insel. Sie darf sich nicht isolieren, und sie darf die Ausländer nicht diskriminieren. Die Schweiz muss das Gütertransitproblem gemeinsam mit ihren Nachbarn lösen, so wie dies mit dem Transitabkommen und mit dem Alpentransitbeschluss vorgesehen ist. Gerade nach dem Nein vom 6. Dezember 1992 ist es nötig, dass die Schweiz Bereitschaft zur europäischen Zusammenarbeit zeigt und Solidarität signalisiert, um den Goodwill für die Zukunft nicht aufs Spiel zu setzen.

Die Initiative ist unausgewogen und einseitig. Auch wenn wir den Alpenraum vor übermässiger Verkehrsbelastung schützen wollen, ist es dennoch verwerflich, die dringend notwendige Infrastruktur in Teilen des Alpenraumes zu verhindern. Aus diesen Gründen müssen die Volksinitiative sowie die Standesinitiative Uri, aber auch die Gegenvorschläge, welche die Initiative teilweise übernehmen und ihr Auftrieb geben, klar und entschieden bekämpft werden.

Büttiker: Ich lehne die Alpen-Initiative aus vier Gründen ab:

1. Die Alpen-Initiative ist überholt. Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» müsste eigentlich heute aufgrund der Fakten zurückgezogen werden, weil sie in der Zwischenzeit durch den Transitvertrag und den Neat-Beschluss überholt worden und als hinderliches «Ueberbein» in der verkehrspolitischen Landschaft stehengeblieben ist.

2. Die Alpen-Initiative ist ein Affront gegen das Ausland. Aus der Sicht eines Binnen-, Transit- und Exportlandes schiesst die Alpen-Initiative ein klassisches Eigengoal. Denn die Verwirklichung der Initiative würde im Ausland wegen ihrer beinahe ausschliesslichen Ausrichtung auf ausländische Fahrzeuge zweifellos als schwere Diskriminierung aufgefasst. Der Geist der Initiative mit der angestrebten Zwangsumlagerung wird mit Bestimmtheit zu ausländischen Retorsionsmassnahmen im Verkehrsbereich führen, was wir in der jetzigen Situation sicher nicht gebrauchen können. Die Schweiz kann sich einen Ausschluss von Dienstleistungsabkommen unter Einschluss des Transportsektors im Rahmen des GATT in Zukunft schlicht und einfach nicht leisten. Die von Grenze zu Grenze konzipierte Alpen-Initiative hat in einem internationalen Verkehrssystem mit einer integrierten Schweiz nichts zu suchen.

3. Die Alpen-Initiative ist unrealistisch. Absolut in der Stossrichtung der Initianten werden mit dem Projekt der Neat einerseits die Kapazitäten geschaffen, den Verkehr quantitativ möglichst bald auf der Schiene bewältigen zu können. Der Transitvertrag mit der EG stellt andererseits sicher, dass auch von seiten der EG diese Kapazitäten genutzt und mit Einrichtungen ausserhalb unseres Landes ergänzt werden. Flankiert wird diese Grundstrategie mit einem ganzen Bündel von Massnahmen zum Schutze von Mensch und Umwelt.

Die Alpen-Initiative, im Mai 1990 eingereicht, ist verkehrspolitisch stehengeblieben und von der Verkehrspolitik – vor allem im Transitbereich – bald eingeholt, überholt und überrundet worden. Mit Bestimmtheit wäre bei Annahme der Alpen-Initiative die Operation «Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene» im Jahre 2003 nicht abgeschlossen; zur konsequenten Durchsetzung der überlappenden Forderung der Initianten müsste zudem ein unverhältnismässiger Kontrollapparat aufgezogen werden.

4. Die Alpen-Initiative kollidiert mit einer kohärenten Verkehrspolitik der Schweiz. Wenn die Zielsetzung des Bundesrates in der Verkehrspolitik lautet, das schweizerische Verkehrssystem solle mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leisten, ohne die Mobilität künftig zu erhöhen, steht dies zur Ausrichtung der Alpen-Initiative auf Zwangsumlagerung des Gütertransitverkehrs, mit Beschränkung in der Wahl des Verkehrsmittels, in krassem Widerspruch.

Die Beschränkung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet gemäss Absatz 3 der Initiative verhindert auf alle Zeiten die Ergänzung des gegenwärtigen Nationalstrassennetzes im Alpengebiet; auch der Ausbau von kantonalen Strassen wird verunmöglicht, wenn diese Verkehrswege dem Transitverkehr dienen würden. Ein solcher Totalausstieg ist mit einer flexiblen und dynamischen Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren. Ich fasse zusammen: Die Alpen-Initiative ist gegenüber dem Ausland eine Zumutung, durch Neat- und Transitvertrag überholt, mit den Zielsetzungen einer modernen Verkehrspolitik unvereinbar, für den Strassenbau im Alpenraum zu restriktiv und gemäss Vollzugsfristen unrealistisch. Deshalb muss die Alpen-Initiative samt dem Gegenvorschlag von Herrn Danioth und der Standesinitiative Uri abgelehnt werden.

Bisig: Der Transitvertrag ist abgeschlossen, der Bau der Neat bewilligt – und schon liegt die nächste Forderung auf dem Tisch des Hauses. Bei allem Verständnis für die formulierten Ziele der Initiative und für die durch den Transitverkehr besonders belasteten Regionen und Kantone: So kann es doch nicht weitergehen! Wir kennen weder die definitive Lösung noch die effektiven Kosten von «Bahn 2000» und Neat, wir wissen nicht einmal sicher, ob alles wie geplant realisierbar ist, und schon soll der Schiene eine zusätzliche Belastung aufgeladen werden. Nicht nur die Grenzen der Mobilität zeichnen sich ab, auch die Grenzen der finanziellen Belastbarkeit unseres Staates sind schon überdeutlich sichtbar! Wenn wir unsere Glaubwürdigkeit nicht vollständig verlieren wollen, müssen vorerst einmal die Beschlüsse vollzogen und die Verträge eingehalten werden, bevor neue und in ihren Auswirkungen nur schwer absehbare Forderungen angenommen werden können.

Es ist keineswegs so, wie die Initianten behaupten, dass die Alpen-Initiative die einzige im Moment konkret greifbare, flankierende verkehrspolitische Massnahme zur beschlossenen Neat darstellt. Das Transitabkommen mit der EG gewährleistet auf längere Frist den erforderlichen Schutz gegen ein Ueberhandnehmen des Transitverkehrs auf der Strasse, nimmt in mitverantwortlicher und vertretbarer Weise Rücksicht auf unsere Nachbarstaaten im Osten und Westen, die ebenfalls Alpenstrassenverkehr zu bewältigen haben, und akzeptiert auch den wichtigen schweizerischen Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels.

Die Vernunft, Herr Kollega Plattner, muss in einen räumlich etwas grösseren Rahmen eingebunden sein. Unsere aktuelle Verkehrspolitik bevorzugt richtigerweise die Schiene und beschränkt sich darauf, die noch fehlenden Nationalstrassenabschnitte zu ergänzen. Von einem Bau der zweiten Tunnelröhre am Gotthard ist überhaupt nicht die Rede.

Trotzdem soll gemäss Initiative eine Erhöhung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet verboten werden, und dies nicht nur am Gotthard. Das bedeutet wohl, dass die bekannten Nadelöhre mit ihren kaum umweltfreundlichen Rückstaus und Hemmungen des Verkehrsflusses so belassen werden sollen. Man will offensichtlich die Strasse so unattraktiv wie möglich machen, letztlich auch für den Inlandverkehr. Ob damit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gedient wird, ist mindestens fraglich. Auch die Schiene kann nicht alles leisten, vor allem nicht im Güterverkehr.

Die Initiative wurde 1989 lanciert. Sie ist in der Zwischenzeit aber von der Realität überholt worden. Es ist für mich absolut unverständlich, warum die Initianten dies nicht zur Kenntnis nehmen und aufgrund der total veränderten Situation die Initiative nicht zurückziehen.

Wir haben den Transitvertrag – ich kann das nur wiederholen –, bekommen in Kürze den Huckepackkorridor, mittelfristig die Neat. Abgesehen davon, dass der Vollzug der Initiative praktisch unmöglich ist, ist es gar nicht denkbar, innert zehn Jahren den gesamten Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern. Deshalb scheint mir das ganze Vorhaben eine Zwängerei zu sein.

Auch wenn der Initiative achtenswerte Gründe nicht abgesprochen werden können, bleibt uns gar nichts anderes übrig, als sie abzulehnen. Wir haben dies in der Kommission mit aller Deutlichkeit getan. Die beiden Gegenvorschläge sind aus ver-

gleichbaren Gründen ebensowenig annehmbar, und das gilt auch für die Standesinitiative Uri.

Der Alpenraum muss lebenswert bleiben und darum geschützt werden. Er wird heute schon im Rahmen des Möglichen – und soweit es die Vernunft zulässt – geschützt. Die Initiative und die Gegenvorschläge sprengen aber diesen Rahmen.

Ich bitte Sie, dem Nationalrat und der Mehrheit der Kommission zu folgen und Volk und Ständen die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Wenn wir die anlässlich der Neat-Debatte vom letzten Montag geäusserten Befürchtungen abwenden wollen, kommen wir nicht um ein Nein herum. Die begrenzten Finanzmittel müssen für das Einlösen der Versprechen bezüglich Landschafts-, Umwelt- und Siedlungsraumschutz zur Verfügung stehen, dies auch im Interesse des Kantons Uri.

Loretan: Die sogenannte Alpenschutz-Initiative hat ihre Entstehungsgeschichte und ihre Wurzeln in der Vor-Neat-Zeit. Diejenigen, die ihr opponieren, können mit guten Gründen auf die Zustimmung des Volkes zum Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der Neat hinweisen, ebenso auf das Transitabkommen mit der EG.

Weder der Neat-Beschluss noch das Transitabkommen weisen indessen die Stringenz auf, mit welcher die Volksinitiative den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze zwingend auf die Schiene bringen will. Dieser Zwang zu einem bestimmten Verkehrsmittel ist insbesondere aus liberaler Sicht unsympathisch. Dasselbe gilt vom apodiktischen und unsinnigen Verbot in Absatz 3, die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet zu erhöhen. Ein Verbot auf Ewigkeit in der Verfassung: man kann es aufheben, aber es wird schwierig sein.

Schliesslich ist die Umlagerungsfrist von zehn Jahren in Artikel 20 der Uebergangsbestimmungen unrealistisch. Es müssen, ergänzend zum Neat-Beschluss, marktkonformere Mittel gefunden werden, um den Schienengüterverkehr gegenüber dem Strassengüterverkehr konkurrenzfähiger zu machen, z. B. durch Internalisierung von externen Kosten beim Strassengüterverkehr. Wenn ich das so sage, bin ich mir bewusst, dass dies schlagwortartige Thesen – gemäss der gängigen Politsprache erst noch mit Fremdwörtern formuliert – sind, Thesen, deren Umsetzung eine Menge Knochenarbeit erfordert. Ich bin mir weiter bewusst, dass dabei insbesondere die Abstimmung mit unserem europäischen Umfeld – ein Anliegen des Antrages Schüle – von eminenter Bedeutung sein wird.

Eine zweite Bemerkung zur Situation, in der sich der Rat mit diesen drei Varianten befindet: Der Vorschlag unseres Urner Kollegen Danioth für einen Gegenentwurf der Bundesversammlung bleibt beim Zwang für die Umlagerung und beim Zwang für den Bund, den kombinierten Verkehr noch intensiver zu fördern, als dies bereits heute der Fall ist – vor der schlimmen Kulisse der maroden Bundesfinanzen. Die Variante Danioth, welche weitgehend auf der Standesinitiative Uri basiert, muss sich also dieselben Argumente entgegenhalten lassen, welche bereits in bezug auf die Alpenschutz-Initiative genannt worden sind; mit Ausnahme des Strassenbauverbotes.

Wenn ich in der Kommission dennoch Kollege Danioth zustimmt habe, so deshalb, weil ich die äusserst prekäre Situation der Urner Gemeinden im engen Durchgangskanal mit Nationalstrasse, Kantonsstrasse sowie SBB-Gotthardlinie zwischen Amsteg und Göschenen aus persönlicher, bescheidener Erfahrung kenne. Zwischen meiner Wohngemeinde Zofingen und der Gemeinde Gurtellen besteht seit Jahren ein Partnerschafts- und Freundschaftsverhältnis. Dies hat uns Unterländern die sehr schwierigen Umweltprobleme und die massiven Beeinträchtigungen der Lebensqualität unserer Miteidgenossen mindestens einmal im Jahr bei unseren Besuchen drastisch vor Augen – und vor Ohren! – geführt.

Als ich meinem damaligen Kollegen, Gemeindepräsident Hans Echser, beim Aufstieg von Gurtellen-Station nach Gurtellen-Dorf einmal die Frage stellte: «Wie haltet Ihr diesen Lärm überhaupt noch aus?», antwortete Kollege Echser: «Ja, was wollen wir – Uri ist seit eh und je ein Transitgebiet. Wir sind hier geboren und aufgewachsen, und wir wollen und müssen

hier bleiben und durchhalten.» Diese Antwort machte mich sehr nachdenklich. Lärm hört und spürt man. Daneben bestehen unsichtbar schwerwiegende Probleme der Luftbelastung mit Stickoxiden. Für den Kanton Uri ist es unmöglich, die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung einzuhalten, solange der Verkehr auf der Nationalstrasse N 2 dauernd ansteigt. Dazu trägt der Schwerverkehr wesentlich bei.

Wenn ich also in der Kommission dem Antrag von Kollege Daniöth zugestimmt habe, so aus Sympathie mit unseren vom Durchgangsverkehr arg gebeutelten Miteidgenossen. Ihre Anliegen verdienen es, sehr ernst genommen zu werden; das soll auch im Abstimmungsergebnis in den Räten, vor allem aber hier in der Kammer der Kantone, zum Ausdruck kommen. Eine dritte und letzte Bemerkung: Ebenso sympathisch wirkt der heute eingebrachte Antrag von Kollege Schüle. Bei längerem Hinsehen ist die Uebereinstimmung mit den Artikeln 1 und 2 des Neat-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 augenfällig. Man kann sich mit Fug fragen – wie es in der Debatte bereits getan worden ist –, ob es nötig ist, den Neat-Beschluss nunmehr auf Verfassungsstufe zu heben. Je nach dem weiteren Verlauf der Debatte behalte ich mir die Zustimmung zum Antrag Schüle anstelle der Zustimmung zum Antrag Daniöth vor. Der Antrag Schüle vermeidet es, im Gegensatz zur Alpenschutz-Initiative und zum Antrag Daniöth, Zwangsmassnahmen apodiktisch auf Verfassungsstufe festzulegen. Der Antrag Schüle ist wegen seiner höheren Flexibilität in den Formulierungen eher besser zur Vermeidung einer Annahme der zu weitgehenden, fundamentalistischen Alpenschutz-Initiative geeignet als der Antrag Daniöth.

Wer der Alpenschutz-Initiative in der Abstimmung von Volk und Ständen eine gute Chance einzuräumen geneigt ist, wird vorsichtigerweise einem der beiden Gegenentwürfe, Daniöth oder Schüle, zustimmen, um dem Souverän Gelegenheit zu geben, eine mit dem heute geltenden nationalen und internationalen Recht eher konforme Variante wählen zu können.

M. Cavadini Jean: Nous pouvons comprendre l'objectif de l'initiative: il est nourri d'une volonté de se mieux protéger contre les nuisances d'un trafic difficilement supportable et de ménager dans toute la mesure du possible, mais peut-être au-delà de la mesure du possible, un paysage et un pays qui exigent les plus grands égards.

Nous croyons pourtant que les nouvelles voies transversales alpines et l'Accord sur le transit satisfont très largement à ces buts. Certes, l'initiative a été lancée avant l'acceptation de ces dispositions. Le 27 septembre 1992, le peuple a voulu qu'on tienne à l'écart de la route le volume supplémentaire de transport. Nous aurons donc à donner au rail la plus grande partie du trafic alpin.

Rappelons pourtant que la Communauté européenne n'a accepté que le respect de la limite de 28 tonnes pour les camions et celui de l'interdiction du trafic la nuit et le dimanche. Les exceptions sont rares et limitées à 50 passages par jour dans les deux sens.

La législation relative à la protection de l'environnement couvre largement l'espace alpin. Nous en rappelons quelques éléments: loi sur la protection de la nature et du paysage, la protection des sites naturels, sauvegarde des forêts, lutte contre la pollution de l'air, pour ne pas parler de la Convention alpine.

Quelles que soient les précautions prises pour nous expliquer les choses, nous disons notre scepticisme face à la faisabilité de cette proposition, car pour nous conformer aux exigences strictes de l'initiative, il faudrait créer un gigantesque dispositif de contrôle, à la fois lourd et coûteux, au reste parfaitement disproportionné par rapport au but poursuivi.

Nous sommes parvenus à infléchir la politique européenne des transports, et nous disons ici notre gratitude et notre reconnaissance à M. Ogi, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, car il y a eu modification de cette conception européenne. On a admis en priorité le trafic combiné pour le transit des marchandises. Il ne faut tout de même pas trop tirer sur la corde, et il faut éviter la rupture.

Quant à la proposition de M. Schüle, nous vous demandons

de ne pas l'accepter non plus. Il faut clairement savoir que le transfert obligatoire du trafic de transit isolerait la Suisse et ruinerait l'accord passé concernant ce même transit. La menace est implicite d'enfreindre des accords internationaux en matière de transport et d'échange. On peut également craindre le viol du principe de non-discrimination à l'égard des étrangers. Nous ne sommes décidément pas seuls en Europe, et nous ne constituons pas à nous seuls toute l'Europe. On peut aussi craindre des mesures de rétorsion: des exemples récents nous montrent bien que cela n'est pas théorique. Peut-on enfin souligner tout le souci que l'on porte face au respect du principe de la liberté du commerce et de l'industrie, beaucoup plus fortement que ne le prévoient les dérogations prévues dans ce domaine?

Quatre-vingt-deux pour cent du trafic de transit à travers les Alpes suisses s'opèrent par le rail. Sur les 18 pour cent restants, 11 affectent le trafic indigène et seuls 7 pour cent relèvent du trafic de transit étranger. Pour ces 7 pour cent, on voudrait courir les risques précédemment décrits? Assurément non. La proposition de M. Schüle, on l'a dit, a un caractère déclamatoire dans son premier paragraphe, toute l'histoire récente nous le montre. Le deuxième paragraphe reprend des dispositions existantes et nous paraît inutile dans le meilleur des cas, dangereuse dans le pire, car cela sous-entendrait qu'on donnerait au Conseil fédéral un mandat qu'il ne pourrait remplir. La sagesse nous recommande simplement d'inciter le peuple et les cantons à dire non à toute autre proposition autre que celle qu'il a bien voulu accepter le 27 septembre 1992, avec les transversales alpines.

Cavelty: Ich möchte lediglich kurz zum Antrag Schüle Stellung nehmen, weil gesagt wurde, man solle jetzt schon zum Ganzen und auch zu den Einzelheiten Stellung nehmen.

Ich war erstaunt, in der Presse von einem freisinnigen Antrag zu lesen. Das war für mich eine Neuigkeit; bis jetzt haben wir es stets unterlassen, hier im Ständerat Parteidenken und Parteischranken aufkommen zu lassen. Es wäre eine neue Art zu politisieren; man kann darüber diskutieren, ob das gut oder schlecht ist. Ich würde eher davon abraten, dass man die Parteien und Fraktionen zu stark hineinbringt. Wir haben bisher doch frei über alle Parteischranken hinweg politisiert, und aus meiner Sicht sollte dies so bleiben.

Wenn wir jetzt doch von Parteien reden: Die CVP hat es in den vielen Jahren, da sie die stärkste Gruppierung hier im Rat war, stets vermieden, sich selbst in einer Art Machtdemonstration in den Vordergrund zu stellen.

Aus dieser Situation heraus musste ich ableiten, dass die freisinnigen Kollegen, die in der Kommission sind, entgegen ihrer Stellungnahme in der Kommission selbst, nun auch hinter die Fahne Schüle geflüchtet seien; die heutigen Voten von einigen Kollegen haben das Gegenteil bewiesen. Ich freue mich darüber, dass auch in freisinnigen Reihen Meinungsdivergenzen noch möglich sind.

Ich war über diesen Antrag auch deshalb erstaunt, weil er mir nicht sehr freisinnig erscheint. Wenn ich an die Freisinnigen als Gründerväter der Eidgenossenschaft denke, die sehr viel Verständnis für die Kantone und den Föderalismus aufgebracht haben, dann sollten ihre Nachfahren heute nicht Anträge machen, die in der Verfassung eigentlich nur eine Deklaration vorsehen und alles schrankenlos dem Gesetz überlassen; denn der Unterschied zwischen Gesetz und Verfassung – das brauche ich Ihnen nicht zu sagen – liegt genau im Schutz der Stände. Was in die Verfassung kommt, braucht die Zustimmung der Stände, nicht nur des Volkes. Was ins Gesetz kommt, braucht nur das Volksmehr.

In Wahrung der bisherigen Werte sollten auch die freisinnigen Kollegen diese Unterscheidung klar hochhalten. Darum bemängle ich im Antrag Schüle eine klare Abgrenzung, wenn er schreibt: «grundsätzlich auf der Schiene», und dann: «das Gesetz bestimmt die Ausnahmen», ohne irgendwelche Jalons zu setzen, wie und in welcher Richtung diese Ausnahmen wirken sollten. Damit wird dem Gesetz Tür und Tor geöffnet, und einer der Souveräne, nämlich die Kantone, käme in dieser wichtigen Frage zu kurz. Das bringt es mit sich, dass ich dem Antrag Schüle nicht zustimmen kann, auch wenn ich für die Ueberle-

gungen, soweit sie mit dem Antrag Daniöth und mit der Initiative als Grundüberlegung übereinstimmen, Verständnis habe. Ich werde für die Kommissionsmehrheit stimmen. Wenn der Antrag Schüle durchgehen sollte, müsste man die Sache in der Kommission noch einmal besprechen. Es scheint mir bei den Gegenvorschlägen doch einiges noch unausgereift zu sein. Ich habe mir lange überlegt, wie man einen Antrag formulieren könnte, dass die Sache nochmals an die Kommission zurückgehen müsste, wenn der Antrag Schüle obsiegt. Ich habe keine Lösung gefunden, aber ankündigen möchte ich diese Möglichkeit gleichwohl.

Angesichts der Bedeutung der Verfassung können wir einen Verfassungsartikel nicht einfach so über den Daumen peilen. Wir müssen nochmals darüber reden. Man kann schon sagen, wir hätten zwei Räte; der Nationalrat könne das tun. Aber erstens wäre unsere Aufgabe nicht richtig erfüllt, wenn wir die Verantwortung einfach dem anderen Rat überlassen würden, und zweitens riskierten wir, dass der Nationalrat zustimmen würde. Dann wäre die Sache gelaufen, obwohl wir bei dieser etwas schwammigen Formulierung ein ungutes Gefühl hätten.

M. Delalay: Voilà une initiative qui part d'un bon sentiment et qui concerne également la Suisse romande, car, faut-il le rappeler, il existe aussi en Suisse occidentale des passages routiers à travers les Alpes. Cette initiative propose que la Confédération protège la zone alpine contre le transit motorisé et, à cet effet, elle demande de transférer tout le trafic de marchandises en transit sur le rail.

En effet, sur le plan européen en général, le trafic des marchandises à travers les Alpes n'a cessé de croître. L'extension du grand marché de la Communauté économique explique cette évolution. Les transports de marchandises entre l'Italie et les pays du nord de l'Europe, par exemple, ont triplé en trente ans. Nous en sommes aujourd'hui en gros à près de 100 millions de tonnes transportées.

Mais en examinant plus précisément les conditions dans notre propre pays, nous remarquons que si les CFF assurent près de 85 pour cent du transit par wagons complets ou par le transport combiné, les routes suisses ne voient passer qu'une faible partie de ce trafic, soit 2 millions de tonnes sur les 33 millions de tonnes transportées au total par la route à travers les Alpes, soit moins de 10 pour cent du volume qui transite en Suisse.

Il s'agit donc, dans ce débat, de garder le sens des proportions et de tenir compte du fait qu'en Suisse la part du transit marchandises utilisant la route est extrêmement faible par rapport à ce qui se passe dans les pays voisins. Cela est dû essentiellement à la limite de 28 tonnes imposée aux véhicules utilitaires.

La réalité démontre aussi que, sur le plan purement intérieur suisse, le trafic sur les principaux axes alpins est en moyenne inférieur à celui qui est observé sur les routes du Plateau suisse. Au tunnel du Gothard, par exemple, le trafic des voitures et des véhicules utilitaires est entre trois et cinq fois plus faible que le trafic correspondant sur les axes du Plateau suisse. Si l'on prend la moyenne de la circulation sur les quatre voies routières à travers les Alpes, on constate que ce trafic est dix fois plus faible que celui qui emprunte les routes du Plateau suisse. C'est dire si, sur ce point, nous devons agir avec mesure et adopter des solutions appropriées. Si nous voulons être conséquents, nous devrions donc prendre en priorité des dispositions pour réduire le trafic dans la région où sa densité est importante, et non ailleurs, dans les Alpes, notamment.

Il faut aussi relever que cette initiative vise des buts qui vont au-delà de ceux qui ressortent des textes. Elle fut lancée, en particulier, à une époque où notre pays subissait une forte pression des pays de la Communauté européenne en vue d'autoriser en Suisse les véhicules de 40 tonnes, ou tout au moins pour obtenir un corridor ouvert aux véhicules de ce poids.

Le but de l'initiative est de réduire la mobilité en général, et en particulier sur la route. Nous devons dire cependant qu'elle touche gravement à nos engagements internationaux et enfreint les accords bilatéraux et multilatéraux en matière de

transport. Elle viole un important principe de non-discrimination à l'égard de l'étranger, en nous mettant dans un isolement dangereux et en nous exposant à des mesures de rétorsion, non seulement sur le plan des transports, mais sur celui de l'ensemble de nos relations commerciales.

Ne lions pas inutilement les mains du Conseil fédéral dans les négociations de détail de l'Accord sur le transit par des dispositions irréversibles et globales de caractère plus idéologique que pratique. Après les décisions de notre pays sur l'Espace économique européen, qui auront inévitablement pour effet de nous isoler au plan économique, n'ajoutons donc pas une initiative qui nous isolerait géographiquement alors qu'il n'y a aucune raison majeure, en comparaison avec la situation chez nos voisins, de limiter de façon radicale le transit par la route. Pour toutes ces raisons, je ne donnerai pas mon appui à cette initiative excessive, pas plus que je ne soutiendrai la proposition de la minorité Daniöth qui souffre à mes yeux des mêmes défauts que l'initiative. Elle ne limite pas le transport routier où ce serait nécessaire, c'est-à-dire sur les axes les plus chargés. Elle est contraire à la politique des transports du Conseil fédéral, mise en place d'ailleurs en accord avec le Parlement et avec nos partenaires européens.

Quant à la proposition Schüle, beaucoup moins contraignante, elle donne un signal politique intéressant et elle offre un attrait indéniable. Elle porte cependant sur une modification importante, qui n'a pas passé le cap de la Commission des transports et des télécommunications, et ne présente pas par conséquent la maturité qu'on peut attendre d'un texte constitutionnel.

J'attends donc avec intérêt la décision du Conseil fédéral sur ce dernier point de la proposition Schüle, et, pour l'heure, je ne soutiens pas cette initiative pas plus que les contre-projets qui l'accompagnent, soit celui de la minorité Daniöth, soit celui de M. Schüle.

Iten Andreas: Die Urner Standesinitiative darf nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Hier protestiert ein ganzes Volk, das seit Hunderten von Jahren weiss, dass ihm der Gotthardpass zum Segen geworden ist, gegen eine Entwicklung, die sich ins Gegenteil verkehrt hat. Es ist folgerichtig, dass sich die Urner Standesvertreter für die Initiative einsetzen oder mit dem Vorschlag Daniöth in die nämliche Kerbe hauen. Es scheint mir aber auch wichtig zu sein, dass die Urner spüren, dass andere ihre Sorgen teilen und nachfühlen können, was im engen Lebensraum der Reuss durch den sich vermehrenden Verkehr geschieht, einen Verkehr, der dem Tal nur wenig Nutzen bringt. Für Uri ist die moderne Frage des Grenznutzens einer Entwicklung längst entschieden, nämlich dahin, dass der Nutzen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Schaden steht. Aus dem Segen ist ein Fluch geworden. Darum betrachte ich die Standesinitiative als einen Anruf des Volkes an das Parlament: «Die in Bern» sollten zur Kenntnis nehmen, was im Land durch den Verkehr angerichtet wird!

Hat ein kleiner Kanton überhaupt eine Chance, gehört zu werden? Ich glaube kaum. Was kümmert es die Verkehrsminister Europas, was 30 000 Menschen täglich erleben? In einer Zeit, wo das Quantitative eindeutig dominiert, haben der Vorschlag Daniöth und die Standesinitiative Uri keine Chance. Um so mehr müssen wir im Parlament deutliche Worte reden. Wir müssen uns mit den Kleinen zusammentun, um bei den Grossen etwas zu bewegen. Wenn die Europapolitik einen Sinn macht, dann den, dass Regionen und Länder übergreifende Probleme diskutiert und gelöst werden können. Zu diesen Problemen gehören nicht nur die Sicherheitspolitik und die Umweltpolitik, sondern auch die Verkehrspolitik. Aber gerade in der Verkehrspolitik zeichnet sich offenbar keine vertiefte Diskussion über übergeordnete Ziele ab.

Das nicht in Frage gestellte Oberziel der Verkehrsminister heisst: die Verkehrsachsen freihalten. Es zeichnet sich keine Einsicht ab, dass Regionen und Alpenländer wie die Schweiz von unnötigem Verkehr verschont werden sollten. Erstes der übergeordneten Ziele wäre aber, die Verkehrsentwicklung neu zu definieren; unnötiger Verkehr müsste verhindert und behindert werden. Der heute weit fortgeschrittene Konflikt zwischen Wirtschaft und Landschaft – oder der Interessenkonflikt

zwischen Wirtschaft und europäischen Transitregionen – wird offenbar weder einer Problemanalyse unterzogen, noch werden energische Anstrengungen unternommen, den Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Betroffenheit der Regionen wird selten oder nicht thematisiert.

Die Standesinitiative Uri oder der Vorschlag von Herrn Daniöth scheinen mir ein guter Ausgangspunkt für die Diskussion über die europäische Verkehrspolitik zu sein. Damit erhält unser Verkehrsminister ein Mandat und die Legitimation durch das Volk, die Interessen der Region im europäischen Raum zu vertreten. Ich weiss, dass Bundespräsident Adolf Ogi das heute schon energisch tut, und dafür möchte ich ihm danken. Aber der Auftrag des Volkes verstärkt eben seinen Standpunkt.

Herr Gadiot sagte, der Druck nach Gegenmassnahmen ziele an der europäischen Politik vorbei, weil dort schon Einsicht herrsche. Diesbezüglich fehlt mir weitgehend der Glaube. Die Politik zielt doch ganz eindeutig auf die Ermöglichung des unbeschränkten Verkehrs hinaus. Ein konstruktiver Dialog kann eben nicht ohne Respekt vor der Volksmeinung in Uri zustande kommen.

Der Hinweis des Kommissionssprechers, wir sollten nach dem 6. Dezember 1992 nichts tun, was die Verhandlungen mit der EG belaste, ist zwar richtig, aber einäugig. Wir müssen nämlich auch die Stimmungslage und die Befindlichkeit im eigenen Land bedenken. Wir können der EG nicht entgegenkommen, wenn sie nicht gegenläufig in Verkehrsfragen uns entgegenkommt!

Verkehrsminister Adolf Ogi sagte vorgestern, wir hätten die Lust am Scheitern entdeckt. Ich meine, wir sollten die Lust an alternativen Verkehrslösungen entdecken.

Ich unterstütze den Antrag Daniöth, eventualiter den Gegenvorschlag von Herrn Schüle.

Mornioli: Ich kann mich sehr kurz fassen, da die Zeit weit fortgeschritten ist und mehr oder weniger schon alles gesagt wurde. Ich kann mein Votum auf eine Minute kondensieren und nur das Wesentliche sagen.

Ritengo però che, come rappresentante del Canton Ticino, il quale è direttamente coinvolto in questa problematica, sia doveroso dire alcune parole. Evidentemente il traffico di transito interessa tutte le regioni a cavallo del San Gottardo e perciò anche il Canton Ticino. E questo carico ambientale che ne deriva, viene sentito e vissuto molto intensamente anche nel nostro Cantone.

Come è stato detto giustamente, queste regioni devono pagare un prezzo per l'apertura che viene loro garantita da questo asse nord-sud che ha permesso di integrarsi nelle regioni circostanti e anche internazionalmente. Però adesso si è giunti un po' limite al sopportabile.

Ritengo la controproposta del collega Daniöth, una soluzione buona e praticabile. Essa permette di realizzare entro tempo utile una soluzione su questa problematica, per cui propongo e suggerisco di appoggiare la proposta del collega Daniöth.

Ziegler Oswald: Ich nehme an, mein Nachbar habe sich kurz gehalten, damit ich einige Minuten mehr zur Verfügung habe – Nachbar nicht nur hier, sondern auch vom Kanton aus gesehen.

Volksinitiative, Standesinitiative und die beiden Gegenvorschläge haben das gleiche Grundanliegen: Alle wollen das Alpengebiet von den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs befreien. Folgerichtig wollen deshalb alle den alpenquerenden Gütertransitverkehr von den Strassen des Alpengebietes verbannen. Ausnahmen werden zugestanden. Ich halte es für notwendig, dies noch einmal klar zu sagen, denn wenn man jetzt alles gehört hat, was in diese Initiativen hineininterpretiert wird, dann fragt man sich plötzlich, wer diese Initiativen wie liest.

Es geht selbstverständlich nicht um den gesamten, umfassenden Schutz des Alpengebietes. Vieles wird auf anderem Wege bereits getan, das muss dankend anerkannt werden. Die Volksinitiative und die Standesinitiative verlangen nur Schutz vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Es wird diesbezüglich nicht einmal ein absoluter Schutz verlangt, sondern die Belastungen sind auf ein Mass zu begrenzen, dass

sie für Menschen – um nur diese zu nennen – nicht schädlich sind. Ist das so unvernünftig, ist das fundamentalistisch?

Aus jeder Initiative kann eine Mogelpackung gemacht werden. Es kommt nur darauf an, wer was wo hineininterpretiert. Die Initiativen wollen lediglich, dass ein relativ kleiner Teil des Güterverkehrs nicht mehr auf den Strassen des Alpengebiets abgewickelt werden darf.

Das hat mit Fundamentalismus, mit abruptem Eingriff in die Verkehrspolitik, mit der Verhinderung der Funktion der Schweiz als Transitland nichts, gar nichts zu tun. Es entspricht auch nicht den Tatsachen, dass keinerlei Rücksicht auf die Umgebung, auf die Nachbarn, auf Europa usw. genommen werde. Ich meine aber, es sollte bei solchen Dienstleistungen nicht verboten sein, auch auf die eigenen Interessen, auf die eigene Lage Rücksicht zu nehmen.

Die Begehren von Volksinitiative und Standesinitiative sind übrigens nicht neu. Sie sind zum Teil so alt, dass wir genügend Zeit gehabt hätten, etwas in dieser Richtung zu tun. Es sind auf jeden Fall nicht Postulate, die erst im Zusammenhang mit der Behandlung des Alpentransitbeschlusses oder der Behandlung des Transitabkommens mit der EG aufgetaucht sind. Bereits am 24. Juni 1974 hat der Ständerat eine Interpellation Muheim (11.975, AB 1974 S 315) mit dem gleichen Thema behandelt. Offenbar ging man damals davon aus, dass die Rechtsgrundlagen für die Wegweisung des Güterschwerverkehrs von der Strasse bereits bestehen, denn eine Frage in der Interpellation lautete: «Welche Massnahmen erscheinen dem Bundesrat als geboten, um den von der Strasse weggewiesenen Gütertransport und namentlich den Transitstrassenverkehr mit anderen Mitteln zu ermöglichen oder eventuell zu gewährleisten?»

Herr Bundesrat Ritschard erklärte damals, das aufgeworfene Problem sei für unser Land von grosser Bedeutung und – wir hören und staunen – von grosser Aktualität. Daran hat sich eigentlich, was die Bedeutung, aber insbesondere was die Aktualität des Problems anbelangt, in den vergangenen neunzehn Jahren nichts geändert. Es geht wirklich um die gleichen Probleme, was sich aus den Äusserungen von Bundesrat Ritschard klar ergibt: «... mit dem fortschreitenden Bau der Nationalstrassen wird dem Strassenverkehr ein Netz hervorragender Hauptverkehrsadern zur Verfügung stehen, und als Folge davon könnte sich namentlich in der Nord-Süd-Richtung ein vermehrter internationaler Strassenverkehr durch unser Land hindurch entwickeln.»

Herr Bundesrat Ritschard hat offenbar nicht ganz daran geglaubt, dass es vorwärtsgen werde, denn weiter unten sagt er nach dem gleichen Amtlichen Bulletin: «Die Beschlussfassung über den Bau einer neuen Basislinie durch den Gotthard wird wegen der Motion Schmid etwas verzögert.» Es war selbstverständlich nicht Herr Carlo Schmid.

Zudem überwies am 8. Juni 1983 der Ständerat eine Motion, die den Bundesrat beauftragte, die notwendigen Rechtsgrundlagen zu erlassen und in Erfüllung früherer Zusicherungen dafür zu sorgen, dass der Transitschwerverkehr von der Strasse weggewiesen werde. Die Motion scheiterte dann allerdings im Nationalrat.

Fest steht, dass auch heute verbindliche und zwingende Vorschriften fehlen, gestützt auf die der Gütertransitverkehr durch die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Schiene abgewickelt werden muss. Man ist sich aber offenbar einig, dass dieser Gütertransitverkehr irgendwann doch auf die Schiene verbannt werden muss. Nur so haben die verschiedenen hochkarätigen Absichtserklärungen einen Wert. Ich verweise auf den Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991, vom Schweizervolk am 27. September 1992 angenommen. Ich verweise aber auch auf das Transitabkommen mit der EG. Nachdem man «die Schlüsselemente zur Lösung der Probleme, die insbesondere der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse durch die schweizerischen Alpen verursacht», erkannt hatte, wurden dort einschlägige Absichtserklärungen festgeschrieben. Und das nicht irgendwo, sondern im Transitabkommen selber. Aber dieses Abkommen gilt ja nur für zwölf Jahre.

Gerade in der heutigen Situation müsste sich aber zeigen, wieviel solche Absichtserklärungen wert sind. Der Zwang hat doch eigentlich zwei Seiten: Zuerst muss die Gesetzes- oder

die Verfassungsgrundlage geschaffen werden. Wenn also eine Initiative gestartet wird, wird Zwang ausgeübt, und dann erst – über die Initiative, über die Gesetze – werden auch die Transportunternehmer gezwungen.

Wäre es, nachdem der Bau der Neat beschlossen ist und – wir haben es gestern gehört – die Planung zielstrebig fortgesetzt wird, nicht unsere Pflicht, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass diese Neat tatsächlich benutzt wird oder benutzt werden muss, sobald sie einmal fertiggestellt sein wird?

Einen Schritt weiterzukommen sollte uns heute nicht schwer fallen, nachdem uns ein ganzer Strauss von Möglichkeiten geboten wird. Erstens die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», zweitens die zwei Gegenvorschläge, und drittens schliesslich die Standesinitiative Uri. Jede dieser Möglichkeiten würde die Rechtsgrundlage dafür schaffen, dass nötigenfalls zu gegebener Zeit Zwang ausgeübt werden könnte. Ich meine, wir müssen die Weichen jetzt stellen, Herr Verkehrsminister. Sie wissen doch als oberster Bundesbahnenchef, dass die Weichen gestellt werden müssen, bevor der Zug da ist. Wenn er schon auf der Weiche ist, ist es zu spät.

Schliesslich wird indirekt auch gefordert, dass versucht werden soll, der neuen, gewaltigen Bahninfrastruktur Benutzung und Auslastung zu sichern. Das ist nicht nur Pflicht eines klugen Geschäftsmannes, sondern – so meine ich – auch Pflicht von uns Parlamentariern.

Mit der Ablehnung der Initiativbegehren, dessen bin ich voll überzeugt, stellen wir die Weichen falsch. Der Verkehr ist eine der am schnellsten wachsenden Grössen in unserer Gesellschaft, aber jeder wird durch unser Verhalten ermuntert, weiterhin massiv in den Strassentransport zu investieren. Je länger der Entscheid gemäss den Initiativen hinausgeschoben wird, um so schwieriger wird er werden. Bau und Betrieb der Neat nützen nichts, wenn die Kunden fehlen.

Die heutigen Verhältnisse müssten uns doch lehren: Mangels Kundschaft und demzufolge mangels Ertrag muss an vielen Orten auf Busbetrieb umgestellt werden. Man könnte hier einen Rat formulieren, Herr Bundespräsident. Ich hoffe aber nicht, dass Sie ihn als Nadelstich – Sie haben gestern oft von Nadelstichen gesprochen – interpretieren. Man müsste Ihnen eigentlich raten, die Neat so zu bauen, dass sie nach dem Bau gelegentlich auf Busbetrieb umgestellt werden könnte, weil nämlich die Kunden fehlen; Sie müssen sie erst holen, wahrscheinlich auch über Zwang.

Ich weiss, ich sehe die Probleme vielleicht zu sehr durch die Brille eines Urners, aber Sie, Herr Bundespräsident, kennen die Situation in Uri sehr gut – wobei es nicht nur um Uri geht, sondern um das Alpengebiet –, denn Uri dient Ihnen gegenüber den Ausländern – Herr Kollege Danioth hat es bereits gesagt – ja immer wieder als Vorzeigestück.

Damit ist es aber nicht getan. Das Darlegen unserer Situation wird kaum dazu beitragen, dass wir uns an sie gewöhnen. Ich verweise auf die Ausführungen von Herrn Kollege Loretan, d. h. auf diejenigen des ehemaligen Gemeindepräsidenten Echser von Gurtellen. Selbstverständlich kann man sich fragen, ob ein Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr noch notwendig sei; das ist heute wiederholt gefragt worden. Ich fasse ganz kurz zusammen: Das Transitabkommen mit der EG ist abgeschlossen, die Begehren für einen 40-Tonnen-Korridor sind von uns ganz klar abgewiesen, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ist seitens der EG akzeptiert, der Ausbau für den Hucklepackverkehr ist bald fertig, das Schweizer Volk hat den Bau der Neat beschlossen und anderes mehr. Das alles genügt meines Erachtens nicht. Gerade der Beschluss, die Neat zu bauen, verpflichtet uns, dafür zu sorgen, dass sie auch benutzt wird, sobald sie gebaut ist. Darauf verzichten, diesbezüglich das Erforderliche vorkehren kann nur, wer überzeugt ist, dass bis zur Fertigstellung der Neat alle Transitgütertransporteure zur Einsicht gekommen sein werden, dass die Bahn das beste, das schnellste, das günstigste Transportmittel sein wird.

In dieser Beziehung können wir natürlich in der zur Verfügung stehenden Zeit noch vieles tun. Die Erfahrungen der letzten Jahre – auch Herr Kollege Danioth hat darauf hingewiesen – sprechen eine andere Sprache. Diese Erfahrungen müssen

uns davon überzeugen, dass wir heute und jetzt handeln müssen, nicht erst morgen oder übermorgen.

Ich fasse auch hier zusammen: Die Zahl und das Ausmass der zu transportierenden Güter wächst rasch und stark. Demgegenüber nimmt der per Bahn transportierte Anteil prozentual sogar ab. Der Güterverkehr auf der Strasse nimmt dafür massiv zu. Die Prognosen für den Alpenraum sind alle ungünstig. Wenn ich dies vor Augen habe, wundere ich mich, dass man sagen kann, die Initiative sei überholt. Sie wird erst dann überholt sein, wenn der Nachweis erbracht ist, dass es uns gelungen ist, die Benutzung der Bahn mit anderen Mitteln als mit Zwang dem Gütertransport schmackhaft zu machen.

Einer konstruktiven Zusammenarbeit mit der EG steht aber diesbezüglich die Standesinitiative nicht entgegen. Wohl verlangen Volksinitiative und Standesinitiative auch, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht mehr erhöht werde. Das mag vielen zu weit gehen. Ihnen baut aber der Gegenvorschlag von Herrn Danioth eine Brücke: Das Verbot der Erhöhung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet wird in seinem Gegenentwurf fallengelassen. Damit wird das in der Volksinitiative und in der Standesinitiative gesteckte Ziel ein gutes Stück zurückgenommen. Zudem wird die Zeit, innert welcher das so zurückgesteckte Ziel erreicht werden muss, um 5 Jahre – d. h. auf 15 Jahre – erstreckt. Die Vorteile dieser Initiative hat Ihnen Herr Kollege Danioth dargelegt. Ich muss hierzu nichts mehr sagen.

Ausgangspunkt ist für mich die Urner Standesinitiative. Sie ist für mich Verpflichtung, obwohl der Ständerat ohne Instruktionen stimmt. Sie ist für mich Verpflichtung, weil ihr bei einer Stimmbeteiligung von mehr als 80 Prozent 81 Prozent der stimmenden Urner zugestimmt haben; dabei berücksichtigt ich auch, dass 3560 Urner die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» unterzeichnet haben. Ich danke Herrn Kollege Iten für die Unterstützung, die er dieser Initiative gegeben hat, auch wenn er meinem Kanton keine grossen Aussichten auf Erfolg gemacht hat. Ich beantrage Ihnen, der Standesinitiative Uri Folge zu geben.

Rüesch: Herr Kollege Plattner hat heute früh an die Adresse der Gegner der Initiative sehr freigeiglig leicht abschätzige Qualifikationen wie Kleinmut und dergleichen verteilt.

Apropos Mut, Herr Plattner: Es scheint, dass selbst beim jetzigen Wetter die Sommersession der Ort ist, um seinen Mut zu kühlen. Ich bin erstaunt, wie jene Kreise, die in unserem Rat so gerne die Europafahne schwenken und dem Bundesrat in seinem Bekenntnis zu einem bedingungslosen Eintritt in die EG, gemäss Botschaft, enthusiastisch zustimmen, jetzt plötzlich die Schweiz abschotten wollen. Diejenigen, welche in der Sicherheitspolitik laufend gegen die Réduktionalität wettern, vertreten mit dieser Alpen-Initiative nun plötzlich die sogenannte Igelmentalität. Wo bleibt hier die Logik?

Der Alpenransit betrifft nicht nur die Schweiz, sondern auch unsere Nachbarstaaten im Alpengebiet. Und wer glaubt, wir könnten uns von der unbestrittenen Belastung, welche der Verkehr mit sich bringt, einfach abschotten, der betreibt Sankt-Florians-Politik und schiebt das Problem anderen zu. Der Alpenransit ist ein Problem, das wir im internationalen Konsens lösen müssen. Mit dem Beschluss zum Bau der Neat und mit dem Transitabkommen haben wir diesen Weg beschritten. Der Weg ist europäisch offen, schon ab dem Alpengebiet optimal und vertritt auch die Interessen des Kantons Uri.

Mit dieser Initiative verzichten wir aber auf die massvolle internationale Oeffnung; sie entspricht ferner dem heute so weit verbreiteten unheilvollen Moratoriumsdenken.

Die beiden Gegenvorschläge sind zwar gut gemeint, lösen aber das Problem nicht. Wir verschieben es damit nur auf die Gesetzgebung. Die Gegenvorschläge wecken auf der Stufe der Gesetzgebung falsche Erwartungen. Die Stunde der Wahrheit und der Enttäuschung kommt dann, wenn wir das Gesetz machen müssen.

Herrn Cavelti kann ich ebenfalls beruhigen: Ich gehöre zu jenen freisinnigen Ständeräten, die aus diesen Gründen sowohl die Initiative wie auch die beiden Gegenvorschläge ablehnen.

Frick: Die Zeit ist reif für den Schutz des Alpengebietes vor einem ungezügelter Transitverkehr. Einen ersten Schritt und Erfolg haben Sie, Herr Bundespräsident, durch das Transitabkommen erzielt. Es stellt einen wesentlichen Teil der Initiative bereits sicher, nämlich die Einschränkung des ungezügelter ländquerenden Transitverkehrs.

Die Initiative ist aber mehr, sie ist Ausdruck einer berechtigten Sorge, nicht nur der engeren Transitzantone Tessin und Uri, sondern auch der Zubringerkantone zu den Hauptachsen, zu denen auch mein Kanton gehört. Herr Danioth hat die Probleme dieser Kantone, insbesondere seines Kantons, sehr gründlich dargelegt. Dieses Anliegen trage ich mit.

Das zweite Anliegen der Initiative aber unterstütze ich entschieden nicht. Die Initianten wollen nichts anderes, als eine Schutzglocke über die Alpen stülpen, einen Entwicklungsstopp «Stand 1993» verfügen und damit den heutigen Status zum ewigen Zustand der Schweiz erklären. Dieses Anliegen lehne ich ab, und das unterscheidet mich als «Verkehrsrealo» von den «Alpenfundis» der Initiative.

Herr Danioth hat das berechnete Anliegen aufgenommen und sagt klar: Der alpenquerende Transitverkehr soll auf die Schiene, lediglich Ausnahmen im engen Rahmen sind zugelassen. Herr Schüle seinerseits nimmt dieses Anliegen ebenfalls auf, aber sein Antrag scheint mir weit weniger konsequent. Er erkennt das Anliegen, zieht aber nicht die klaren Folgerungen in der präzisen Art des Antrages Danioth. Es scheint mir, als ob mit dem Antrag Schüle der Pelz gewaschen werden solle, ohne den Bären nass zu machen.

Ich ziehe die klare Lösung des Antrages Danioth dem Gegenvorschlag Schüle vor; er sagt klar, was auf uns zukommt, was die Konsequenzen einer Unterstützung sind. Ich neige daher dem Antrag Danioth zu. Ich habe aber doch einige Bedenken, die ich von Ihnen, Herr Bundespräsident, geklärt haben möchte:

Die Initiative in der Version Danioth scheint mir nicht im Widerspruch zum heutigen Transitabkommen zu stehen. Meine Frage geht aber dahin, in welchem Verhältnis sie zu künftigen Verhandlungen mit der EG steht. Die Uebergangsfrist räumt ja einen Zeitraum von 15 Jahren ein. Der Gegenvorschlag Danioth kommt erst dann vollkommen zum Tragen, wenn das Transitabkommen ausgelaufen ist. Ich meine, dass eine solche Version unseren Verhandlungsstandpunkt in Europa stärken kann, weil wir nämlich damit den klaren Willen von Volk und Ständen im Rücken haben, was im europäischen Verhandlungsklima durchaus ein Trumpf ist. Es geht mir also um die längerfristige Perspektive, um den Verhandlungsspielraum, um das Verhältnis des Vorschlages Danioth zum internationalen Umfeld und Recht auf längere Sicht.

Von der Beantwortung dieser Frage, die meines Erachtens noch zu wenig zur Sprache gekommen ist, hängt mein Entscheid schliesslich ab, ob ich meiner Präferenz zum Antrag Danioth nachgeben kann oder ob allenfalls im Hinblick auf die langfristige europäische Verkehrsentwicklung und auf unser Verhältnis zu Europa doch ein anderer Entscheid notwendig sein wird.

Onken: Ein spontanes Votum, mit dem ich auf einige der vorgetragenen Begründungen und Argumente noch kurz eingehen möchte.

Ich war schon oft erstaunt, mit welcher Leichtigkeit wir in diesem Rate Standesinitiativen behandelt haben. Auch heute hat es mir hin und wieder zu denken gegeben, wie leichtfertig man über diese Standesinitiative Uri hinweggegangen ist – eine Standesinitiative, der immerhin 81 Prozent der Urnerinnen und Urner zugestimmt haben. Das müsste doch eigentlich auch diesen Ständerat nachdenklich machen und uns zu einer grösseren Solidarität herausfordern.

Denn das ist die Antwort, die aus den Alpen kommt. Die Alpen-Initiative selber ist dort entworfen worden, wird von dort getragen, und auch die Standesinitiative kommt aus dem Kanton Uri. Davor, Herr Kollege Schüle, sollte man einen gewissen Respekt haben. Es ist nicht an uns Flachländern, nicht an den Thurgauern und nicht an den Schaffhausern, bessere Lösungen vorzuschlagen. Ich glaube, dass die Bergkantone selbst am besten wissen, was für sie gut ist. In diesem Sinne sind

diese Volksbegehren ein Alarmruf, ein Appell, den wir ernst nehmen müssen.

Sie, Herr Kollege Schüle, haben gesagt, die Alpen-Initiative wolle einen «Sperrriegel» errichten. Das stimmt schlicht und einfach nicht. Sie will den Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene verlagern, nichts anderes. Sie ist nicht einmal gegen den allgemeinen Strassenverkehr gerichtet, von dem heute kaum die Rede war, der den Urnern und den Bergkantonen aber auch ständig beschert ist. Sie macht sogar die Strasse frei für den Individualverkehr, der ja unter diesen Gütertransporten ebenfalls massiv zu leiden hat. Sie will den Schwerverkehr auf die Schiene verlagern, nichts anderes. Wir schlucken auf unseren Strassen und auch im Berggebiet sonst noch genug.

Dass wir ein Transitland bleiben, ist doch selbstverständlich. Hier spielen wir auch weiterhin unsere Rolle. Diese Aufgabe ist uns schon aufgrund der Topographie, aufgrund der geographischen Verhältnisse, aufgrund unserer Lage zwischen Nord und Süd zugewiesen, und sie wird in keiner Art und Weise beeinträchtigt. Es erfolgt auch keine Diskriminierung. Die Alpen-Initiative behandelt alle gleich: ein Transporteur, der seine Last von Frankfurt nach Mailand verfrachten will, hat zwischen Basel und Chiasso die Schiene zu benutzen, ganz gleich, ob er nun Holländer, Deutscher oder Schweizer ist. Auch die Schweizer werden in diesem Sinne durchaus gleich behandelt.

Worin besteht denn die «Zumutung» an den Güterverkehr? Die Zumutung, die wir ihm aufbürden wollen, besteht darin, dass man in Basel mit seinem Lastwagen auf eine Rampe fährt oder die mitgeführte Last umlagert und verlädt, dass man sodann auf der Schiene sicher und schnell an die Südgrenze gebracht wird, dort allenfalls wieder auslädt und auf der Strasse weiterfährt. Ist das wirklich so unzumutbar? Ist das denn nicht möglich? Das kann und muss doch ein Land mit einer gewissen Autonomie noch beschliessen können!

Herr Bisig hat gesagt, der Schiene werde schon wieder «eine neue Belastung aufgebürdet». Das ist doch überhaupt nicht der Fall, die Schiene ist ja nicht einmal ausgelastet; die Kapazitäten, die wir zur Verfügung stellen, liegen teilweise brach. Das ist auch für die Neat die grosse Befürchtung. Herr Kollege Ziegler Oswald hat Ihnen überdies dargelegt, dass der Anteil des Schienenverkehrs laufend abnimmt, während jener des Strassenverkehrs ständig steigt. Das ist die Realität, die wir zur Kenntnis zu nehmen haben. Und dies aufgrund der völlig verzerrten Marktsituation, die die Strasse begünstigt und den Schienenverkehr nach wie vor benachteiligt, weil keine Kostenwahrheit besteht, weil die externen Kosten nicht in die Preise integriert sind.

Im übrigen: Auch die europäische Verkehrspolitik ist in Bewegung. Es geht zäh voran, das gebe ich zu, aber es geht voran. Was wissen wir, was in zehn Jahren, in fünfzehn Jahren ist? Der Strassenverkehr steht überall in Europa teilweise vor dem völligen Kollaps; auch dort beginnt man allmählich darüber nachzudenken, ob der Güterverkehr nicht verstärkt auf die Schiene verlegt werden muss.

Wir haben in dieser Beziehung gesamteuropäisch schon immer einen fortschrittlichen Druck ausgeübt durch jene Bestimmungen, die den Bundesrat gezwungen haben, so zu verhandeln, wie er verhandelt hat, weil er wusste, dass ihm sonst eine Volksabstimmung droht, die in der Schweiz nie und nimmer zu gewinnen ist.

Diesen Druck konnten wir bisher schon ausüben. Mit der Alpen-Initiative könnten wir es auch in Zukunft tun, könnten wir einen Beitrag leisten, der die aufgeschlossenen, ökologischen Kräfte in Europa stützt bei ihrem Versuch, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern, und zwar nicht nur von Basel bis nach Chiasso, sondern von Rotterdam bis nach Neapel, von Essen bis Bologna, von Duisburg bis Mailand.

Im übrigen läuft dieser Transitvertrag fast zur gleichen Zeit aus wie die Uebergangsfrist der Alpen-Initiative, zur gleichen Zeit wie die Fertigstellung der Neat; dann wird erneut zu verhandeln sein. Die Begehrlichkeiten sind ja immer noch da. Sie sind kürzlich wieder aufgeflackert; sie werden uns auch wieder vorgetragen werden, und der Bundesrat – möglicherweise ein anderer als Bundesrat Ogi – wird noch so froh sein, dass das

Schweizervolk die Weitsicht hatte, einer Initiative zuzustimmen, die dann zum ebenfalls ein Druckmittel darstellt.

Schliesslich noch ein Wort zu Absatz 3, der von Herrn Kändler als ein Giftzahn in dieser Initiative bezeichnet worden ist. Dieser Absatz sieht vor, dass die Transitstrassenkapazität nicht erhöht werden darf. Diese Bestimmung, Herr Kollege Kändler, richtet sich gewiss nicht gegen die Strassen in Ihrem Kanton; er richtet sich gegen die Erweiterung der Transitstrassenkapazität, und Sie wissen genau, was damit gemeint ist: eine zweite Gotthardröhre, der vierspurige Ausbau der San-Bernardino-Route und allenfalls eine vierspurige Nationalstrasse im Oberwallis. Diese überrassamen Projekte sollen verhindert werden, und das ist auch absolut richtig. Gegen nichts anderes richtet sich die Alpen-Initiative. Sie legt sogar dar, dass die Beseitigung von Verkehrshindernissen, die Umfahrung von Ortschaften usw. weiterhin möglich bleiben soll.

Das ist auch eine Erkenntnis, die man immer wieder in Erinnerung rufen muss: dass neue, breitere, komfortablere Strassen die Probleme nicht lösen, sondern dass sie neuen Verkehr anziehen, neuen Verkehr schaffen und damit – ganz im Gegenteil – die Problemlage noch verschärfen. Das ist eine Realität, die auch der «Verkehrsrealo» Bruno Frick zur Kenntnis nehmen sollte.

Deshalb ist diese vorsorgliche Bestimmung durchaus richtig, berechtigt und unterstützenswert – unterstützenswert vor allem auch, wenn man weiss, dass in den Strassenbau in den letzten Jahren und Jahrzehnten Milliarden geflossen sind. Allein in diesem Jahr sind es 3 Milliarden Franken, und 100 Millionen haben wir noch obendrauf gesetzt. Der Strassenbau ist mit grosszügigen Investitionen ständig begünstigt und gegenüber der Schiene bevorzugt worden.

Die Rentabilität des Strassenverkehrs ist um 60 Prozent, um bis zu 70 Prozent gestiegen – lesen Sie das nach im Strategiebericht der Groupe de réflexion zur Situation der SBB –, zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, der nicht mithalten konnte, der vernachlässigt worden ist, der jetzt eine echte Renaissance und neue Investitionen braucht.

Ich befürchte – es gibt leider viele Anzeichen dafür in diesem Rat –, dass der politische Wille, die Kostenwahrheit im Verkehr endlich herzustellen, die externen Kosten sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch insbesondere beim Privatverkehr zu internalisieren und damit in die Preise einfließen zu lassen, leider fehlt.

Es geht hier, – und damit schliesse ich – um ein Stück Solidarität mit dem öffentlichen Verkehr, der einen Tatbeweis erhält, weil er ja schliesslich von blossen Deklamationen und Beteuerungen allein nicht leben kann. Er erhält hier einen wichtigen Teil dieses Güterverkehrs zugewiesen; er bekommt auch eine Rentabilisierung der Investitionen, und wir schaffen erst noch Arbeitsplätze bei der Bahn, die laufend abgebaut werden – die auch im Urnerland, in Erstfeld beispielsweise, verloren gegangen sind. Es ist aber auch ein Akt der Solidarität mit den Bergkantonen. Die Anliegen, die sie uns mit Standesinitiative und Alpen-Initiative vortragen, sind ja nicht nur ihre Anliegen und können nicht nur von ihnen gelöst werden, sondern sie müssen auch unsere Anliegen werden. Es sind unsere Bergtäler, es ist unser Urnerland, es sind letztlich unsere Alpen, und wir haben zu ihnen Sorge zu tragen.

In diesem Sinne werde ich der Alpen-Initiative zustimmen, eventualiter natürlich auch dem Gegenvorschlag von Herrn Daniöth, und, wenn es so weit kommen sollte, selbstverständlich auch dem Vorschlag von Herrn Kollege Schüle, der immerhin besser ist als gar nichts.

Schoch: Es ist jetzt viel gesagt worden zur Problematik, die Anlass zu dieser Initiative gab, so viel, dass ich meinerseits sicher darauf verzichten kann, die Grundsatzproblematik nochmals in aller Breite aufzurollen. Ich habe aber das Bedürfnis – und Sie werden mir das nachsehen, insbesondere Herr Cavelti wird dafür Verständnis haben –, im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag Schüle noch einige kurze Bemerkungen anzubringen.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Präsentation dieses Gegenvorschlages letzte Woche hinter der Fassade des Bundeshauses – das nach wie vor und wie üblich absolut gelassen

dastand – hektische Aktivitäten und nervöse Wirbel ausgelöst hat. Natürlich hauptsächlich durch die Mitteilung des freisinnigen Pressedienstes verursacht, eine Meldung, die auch ich selbst der Presse entnommen habe, Herr Gadiant, und die ich nicht etwa veranlasst habe. Ich werde darauf noch kurz zurückkommen.

Herr Cavelti hat aber zunächst die Sache auf den Punkt gebracht, indem er darauf hinwies, dass in diesem Rat doch nicht nach parteipolitischen Kriterien Politik betrieben werde. Herr Cavelti hat durchaus recht, und ich will ihm ohne weiteres zugestehen, dass es nicht im Sinne der freisinnigen Gruppe dieses Rates liegt, die uns liebgewordenen Bräuche zu verändern.

Die Pressemitteilung, die Sie der Zeitung entnommen haben, ist denn in diesem Sinne auch nicht etwa durch die freisinnige Gruppe veranlasst worden. Es ist einfach der vielleicht in diesem Falle etwas übereifrige Pressedienst unserer Partei gewesen, der – wenn die freisinnigen Mitglieder des Ständerates schon einmal etwas machen, das bemerkenswert ist – das Bedürfnis hatte, das in der Presse zum Ausdruck zu bringen.

Wir sind davon selbst überrascht worden. Ich meine, man muss da eine gewisse Bandbreite an Toleranz aufbringen, auch wenn Sie, Herr Cavelti, im Prinzip recht haben. Es geht nicht darum, dass wir hier alte Bräuche unseres Rates über Bord werfen wollten.

Ich möchte aber immerhin festhalten, dass es ein unverzichtbares Recht jedes Ratsmitgliedes ist – das sage ich jetzt nicht nur, weil Herr Schüle zufälligerweise neben mir sitzt –, Gegenvorschläge, Anträge und was auch immer im Rahmen des parlamentarischen Betriebes zu präsentieren, auch dann, wenn die Angehörigen der eigenen Fraktionsgruppe in der vorbereitenden Kommissionsarbeit nicht auf die Idee gekommen sind, entsprechende Anträge einzubringen.

Gut, man kann sagen, Herr Schüle hätte vielleicht schon früher mit den freisinnigen Kommissionsangehörigen Rücksprache nehmen müssen. Aber ich meine, Herr Schüle tut gut daran, einen Gegenvorschlag zu präsentieren, wenn er den Bedarf ortete, einen solchen Antrag zu formulieren.

In materieller Hinsicht – und da teile ich jetzt die Ansicht von Herrn Schüle vollumfänglich – sind die Probleme, die den Gegenstand der Initiative bilden und die dem Gegenvorschlag zugrunde liegen, in der Tat brennend. Dass die Problematik brennend ist, ist ja auch nicht bestritten worden und wird sogar von den Gegnern der Initiative und der Gegenvorschläge anerkannt. Besonders die Herren Daniöth, Ziegler und weitere haben das heute sehr plastisch dargelegt; gerade jene Leute also, die wegen ihres Wohnsitzes in einem klassischen Transitzkanton sehr direkt betroffen sind.

Ich möchte in diesem Zusammenhang sagen – und ich spreche da wahrscheinlich auch im Namen von Herrn Carlo Schmid –, dass Sie sich kaum vorstellen können, wie glücklich ich darüber bin, dass mein Kanton wie auch Appenzell-Innerrhoden zwar auch Bergkantone sind, aber keine Transitzkantone. Wir profitieren, und zwar profitieren wir in hohem Masse davon, dass die Transitströme unsere beiden Halbkantone umfahren oder, wenn Sie lieber wollen, umbranden. Aber gerade das darf uns nicht davon dispensieren, an der Lösung der Problematik mitzuwirken und das zu tun, was wir als notwendig erachten. In diesem Bereich – meine ich – genügt es jetzt und heute einfach nicht mehr, tröstend und beruhigend auf die Betroffenen einzureden. Das ist jetzt einfach nicht mehr gefragt. Vernünftige Argumente genügen nicht mehr. Verbale Baldriantröpfchen reichen nicht mehr aus. Es besteht Handlungsbedarf, und zwar meine ich Handlungsbedarf auf Verfassungsebene.

Ich möchte in diesem Zusammenhang Herrn Bundespräsident Ogi sagen, dass ich überhaupt nicht am guten Willen bei ihm selbst und in seinem Departement zweifle, die Probleme in den Griff zu bekommen. Ich zweifle nicht im entferntesten, und ich habe mit Genugtuung festgestellt, dass auch andere Votanten, selbst jene, die die Initiative unterstützen, an diesem guten Willen nicht zweifeln. Aber ich meine, es wird beim Departement ein bisschen unterschätzt, dass dort der Informationsstand einfach sehr viel höher ist als beim Bürger und sogar als beim gewöhnlichen Parlamentarier, wenigstens bei je-

nem, der nicht den Vorzug hat, Mitglied der vorberatenden Kommission zu sein.

Dem Bürger und der Bürgerin fehlt der Informationsstand von Bundesrat und Verwaltung. Gerade deswegen ist es wichtig, dass wir etwas tun und dass wir nicht einfach stillschweigend nein zur Initiative sagen, wie wir es – ich befürchte es jedenfalls – jetzt zu tun im Begriffe sind. Ein solches Nein wäre ein Nein zu einem Hilferuf, zu einem Notschrei. Ich glaube, das können und dürfen wir uns einfach nicht leisten. Es besteht also, wie ich bereits gesagt habe, Handlungsbedarf. Wir müssen etwas unternehmen.

Ich bin aber meinerseits der Auffassung, dass die Initiative zu weit geht, dass die Initiative Schranken aufstellt, die inakzeptabel sind. Ich bin da nicht gleicher Meinung wie Herr Onken, sondern teile die Bedenken von Herrn Schüle. Ich sehe den Ausweg via den Gegenvorschlagsantrag von Herrn Schüle. Aber ich sehe auch die Bedenken, die in diesem Zusammenhang durch Herrn Cavelti und ein bisschen durch Herrn Frick aufgeworfen worden sind: nämlich die Bedenken, dass wir jetzt relativ kurzfristig, vielleicht sogar ein bisschen aus der Hütte heraus, Verfassungstexte kreieren.

Aufgrund dieser Situation möchte ich Ihnen – um mindestens eine Alternative anzubieten – den Antrag unterbreiten, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen, damit in der Kommission der Gegenvorschlag von Herrn Schüle diskutiert werden kann und wir dann in der Herbstsession die Angelegenheit nochmals kurz beraten und dann entscheiden können. Ich weiss, dass dieser Antrag sehr kurzfristig kommt. Er trägt aber den Überlegungen von mehreren Votanten Rechnung, und ich möchte Sie deshalb einladen und bitten, dem Antrag auf Rückweisung zu entsprechen. Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden, haben Sie immer noch die Möglichkeit, heute der Initiative oder dem Minderheitsantrag von Herrn Daniöth oder schliesslich, als letzte Rückfallposition, dem Gegenvorschlag Schüle zuzustimmen. Sinnvoller würde mir aber die Rückweisung an die Kommission erscheinen.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Bundespräsident Ogi: Es war eine sehr lange, aber eine sehr interessante Debatte; ich möchte Ihnen dafür danken.

Dank dieser Debatte wird der Bürger garantiert ab sofort besser über die Vorlage informiert werden. Diese dreieinhalb Stunden Diskussion im Ständerat haben es in sich; wir werden das morgen auch in der Presse lesen können.

Diese Debatte macht es nötig, einiges – um nicht zu sagen vieles – ins richtige Lot zu rücken. Zu vieles ist aus der Sicht des einzelnen betrachtet worden. Ich habe dafür dem Ständerat gegenüber selbstverständlich viel Verständnis. Ich muss Ihnen aber sagen, dass der Bundesrat die Gesamtinteressen im Auge behalten muss, dass er die Gesamtinteressen dieses Landes wahren und vertreten und dabei die internationalen Gegebenheiten in seine Beurteilung einbeziehen muss.

Es geht darum – Herr Delalay hat es auf französisch gesagt, ich sage es auf deutsch –, heute die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Bei einigen von Ihnen habe ich ganz plötzlich nicht mehr viel von Ökonomie, nicht mehr viel von wirtschaftlichem Denken, nicht mehr viel von Arbeit, Arbeitsplätzen, von internationalen Beziehungen, nicht mehr viel von Handelsbeziehungen, nicht mehr viel von Konkurrenz, in der wir uns befinden, gespürt und gehört. Ich würde sagen, man hat dieses frühere Denken des Ständerates zu wenig in das Abwägen einbezogen, und man hat zu viel Réduitdenken in diese Debatte einfließen lassen. Ich hatte den Eindruck, dass die «Realos» nun plötzlich «Fundis» geworden sind, und ich hatte auch den Eindruck, dass viel Ihres früheren Credo, Ihrer früheren Einstellung, die diesen Rat auszeichnet – denn in diesem Rat schlägt das Herz ja immer etwas schneller, weil man Achtung hat vor diesem Rat –, plötzlich abgestreift, vieles vergessen wurde.

Ich möchte dem Vizepräsidenten der Kommission, Herrn Gadiant, für die ausführliche und kompetente Einführung ins Geschäft danken. Ich möchte mich nun auf das Gesagte konzentrieren, und da muss ich sehr vieles richtigstellen.

Richtigstellen und in Erinnerung rufen muss ich erst einmal,

was diese Initiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wirklich will. Sie will den alpenquerenden Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umlagern, ein «must», und sie will – das ist in der Debatte völlig untergegangen, ich glaube, nur Herr Bloetzer hat es erwähnt – die Kapazität der Transitstrassen im Alpenraum begrenzen. Davon ist nicht nur der Kanton Wallis betroffen, davon sind auch der Kanton Bern, der Kanton Graubünden, der Kanton Waadt, der Kanton Glarus usw. betroffen. Die Kapazität der Transitstrassen im Alpenraum begrenzen heisst beispielsweise, um konkret zu sein, eine vierspurige Autobahn bis nach Brig könnte nicht mehr gebaut werden, wenn diese Initiative angenommen würde.

Wir müssen den Tatsachen ins Auge blicken und müssen transparent, klar und deutlich sagen, was hinter dieser Initiative steht. Die Initianten – das möchte ich ihnen zugute halten – hatten bei der Einreichung vor allem Angst vor der damaligen Situation, vor den damaligen Forderungen der EG. Ich verstand diese Angst damals auch, aber heute verstehe ich sie nicht mehr.

Ich muss diese Angst zugunsten der Initianten vielleicht noch einmal kurz in Erinnerung rufen: Was wurde verlangt? Mitte der achtziger Jahre wurde vehement die Zulassung der 40-Tonnen-Fahrzeuge im ganzen Land verlangt. Es wurde verlangt, dass sie auch unbeschränkt fahren können, nachts und am Sonntag, und die Vertreter der EG wollten uns all die Einschränkungen – 28-Tonnen-Limite, Nachtfahrverbot, Sonntagsfahrverbot – nicht zugestehen. Die EG war in der Forderung knallhart, wir müssen das klar und deutlich sagen.

Der Bundesrat hat sich den verkehrspolitischen Herausforderungen gestellt. Er hat, Herr Schoch, Handlungsbedarf erkannt, er hat gehandelt, und er hat vernünftig gehandelt. Auch der Bundesrat, Herr Plattner, beansprucht für sich Vernunft; genau gleich wie Sie für sich Vernunft verlangen, verlangt auch der Bundesrat für seine Handlungsweise Vernunft. Und er hat in dieser Situation vernünftig gehandelt, hat versucht, die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Dies geht eben nicht in die Richtung, wie Sie es gewünscht haben, sondern es ist eine andere Vernunft: es ist die Vernunft des Abwägens, die Vernunft des Überlegens und vor allem die Vernunft, zwei verschiedene Bereiche gegeneinander abzuwägen. Das kann man nicht so einseitig tun, wie Sie das getan haben.

Herr Küchler hat gesagt, wir hätten uns auf den Weg gemacht. Was haben wir gemacht: Neat-Beschluss, Transitabkommen. Wenn Sie wollen, sind das zwei Gegenvorschläge. Die Neat ist – Herr Iten hat das Wort «energisch» und das Wort «Neat» gebraucht – eine energische Antwort auf die Forderungen, die von seiten der EG gestellt wurden.

Man hat das europäische Abkommen unterzeichnet, man hat die 28-Tonnen-Limite, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot von der EG bestätigt erhalten; man hat die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette in diesem Rat zwar etwas verässert, aber man hat sie wenigstens verlängert; man hat 20 Rappen beim Benzin zugeschlagen, man hat Terminals gebaut.

Herr Onken, ich möchte Ihnen sagen: In Basel können wir keine Terminals mehr bauen, wir müssen ja die Terminals im Ausland bauen. Schauen Sie sich einmal Busto Arsizio an, schauen Sie sich das einmal an! Das ist bei uns unmöglich, zuerst würden wir Probleme bei der Planung bekommen, dann würden wir Einsprachen haben und würden aufgrund unserer Umweltverträglichkeitsprüfung so etwas möglicherweise nicht bauen können. Sankt Florian lässt auch hier grüssen. Wir bauen vor den Toren Chiassos, wir bauen in Busto Arsizio, und wir bauen im Norden möglicherweise in Singen, weil wir auch in Ihrem schönen Kanton möglicherweise kein Land zur Verfügung gestellt bekommen.

Also, man hat auch hier etwas ausgelöst: Die Deutschen sprechen von 40 Terminals, die sie bauen werden, um dem kombinierten Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Man ist am Bau des Hucklepackkorridors, dann haben Sie ein Luftreinhaltekonzept erarbeitet, die Raumplanung wurde verbessert, man spricht heute von den CO₂-Massnahmen, von einer Energielebensabgabe, und man spricht von der Kostenwahrheit.

Man kann hier nicht kommen, Herr Plattner, und sagen, wir hätten nichts gemacht. Wir haben einen Leistungsausweis und werden darob nicht einmal rot. Man hat das Menschenmögliche gemacht!

Darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir 1970 im Transitgüterverkehr noch 53 Prozent des Gesamtverkehrs, der durch die Alpen geht, übernommen haben? 1990, Herr Plattner, haben wir vom gesamteuropäischen Transitverkehr noch 31 Prozent übernommen. Wir haben also den Beweis geliefert. Und die anderen, die Franzosen und die Österreicher, sind uns nicht etwa dankbar, sondern sie kritisieren uns bei jeder Gelegenheit, weil sie jetzt mehr Verkehr haben, z. B. im französischen Rhonetal, und weil der Verkehr – Sie kennen die Situation am Brenner und an den österreichischen Grenzübergängen, nachdem Jugoslawien praktisch kein Transitland mehr ist – auch in Österreich zugenommen hat.

Da muss ich Ihnen sagen: Ich habe langsam ein schlechtes Gewissen, dass wir unsere eigenen Hausaufgaben nicht mehr übernehmen, sondern einfach alles auf die anderen abschieben; übrigens auch in anderen Bereichen.

Ich verstehe, dass man gegen den bundesrätlichen Vorschlag sein kann, ich kann aber nicht begreifen, dass man nicht einsehen, nicht akzeptieren will, dass wir in der Verkehrspolitik Fortschritte gemacht haben, dass sich vieles gebessert hat. Ich sage das auch an die Adresse von Herrn Ziegler Oswald und möchte den Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Danioth, dringend bitten, «Realo» zu bleiben und nicht «Fundis» zu werden, wie er das in einem Zwischensatz zum Ausdruck gebracht hat.

Zur Neat: Die Neat haben Sie hier in diesem Raum beschlossen. Ich bin sehr überrascht, wie man jetzt so leichtfüssig diese Neat schon wieder in Frage stellen kann. Ja, was wollen Sie denn eigentlich? Was wollen die Urner? Die Urner wollen die Neat nicht, sie wollen die Alpenschutz-Initiative. Diese Glocke, die von Herrn Frick erwähnt wurde, können Sie nicht bestellen, die kann Ihnen niemand bringen.

Was müssen wir in dieser Situation tun? Wir müssen so rasch als möglich die Neat bauen, denn wenn Sie die Standesinitiative Uri annehmen, dann brauchen Sie auch leistungsfähiges Eisenbahnmateriale. Wir haben heute keine leistungsfähige Eisenbahn in dem Sinne, dass die Eisenbahn eben nach Göschenen und nach Airolo oder nach Kandersteg und nach Goppenstein hinauffahren muss. Wir haben diese Flachbahnen nicht, die leistungsfähig sind, die dann den Güterverkehr auf der Schiene übernehmen können; diese Kapazität und Infrastruktur haben wir nicht.

Wir haben das Transitabkommen mit der EG, und damit ist zum Beispiel die 28-Tonnen-Limite jetzt international anerkannt. Man sagt, es würde wieder ein 40-Tonnen-Korridor gefordert. Ich habe alle meine ausländischen Kollegen gefragt, ob das ein Thema sei – das kann ein Thema werden, weil wir es immer wieder herbeischwatzen, weil gewisse Leute Interesse haben, diese «40-Töner»-Diskussion wieder in unser Land zu importieren –, aber keiner meiner Kollegen hat mir nach dem 7. Juni 1993 gesagt, dass hier eine Forderung an die Schweiz gerichtet werden solle, dass nun wiederum «40-Töner» durch die Schweiz fahren sollen. Im Gegenteil: Nachdem die Verkehrsminister der Kommission in Luxemburg den Auftrag gegeben haben, ein Mandat zur Verhandlung mit der Schweiz auszuarbeiten, hat man den Transitvertrag und auch die Bedingungen des Transitvertrages akzeptiert. Wir tun uns wirklich schwer, wir sehen manchmal die Probleme vor den anderen; vielleicht ist das ja auch eine Qualität.

Der Bundesrat hat Ihnen die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen: Wie haben Sie sich hier schwergetan!

Die Ausgangslage hat sich somit seit der Einreichung – und das ist das erste Fazit – der Initiative grundlegend geändert. Ich hoffe, dass auch Herr Iten Andreas einsehen kann, dass wir hier vielleicht nichts Revolutionäres tun, aber was politisch menschenmöglich ist, verbessern können. Deshalb ist die Initiative heute überholt; ich würde sagen, sie könnte uns international – ich komme noch darauf zurück – sogar Probleme bringen – Probleme, weil wir mit der Initiative das Mass des von den Ausländern Akzeptierten übersteigen würden.

Umwelt- und Naturschutz sind für das ganze Land bereits in der Verfassung verankert. Wir können gar nicht mehr umweltfeindlich bauen, das habe ich vorgestern Abend hier in diesem Raum bereits gesagt. Und die Verkehrsbelastung ist im Alpengebiet wesentlich kleiner als beispielsweise im Mittelland. Man hat von 2000 bis 3000 Lastwagen gesprochen, die das Urnerland täglich durchfahren. Ich muss Ihnen aber sagen, dass wir im Raume Bern und Zürich 5000 bis 6000 Lastwagen pro Tag haben, und in Basel werden mehr als 10 000 Lastwagen pro Tag verzeichnet.

Ich möchte Sie einfach bitten, gerecht zu sein. Hier muss ich die Gesamtinteressen dieses Landes vertreten und muss Sie auch auf diese Situation hinweisen. Es wird dann zu diskutieren sein, wenn die Basler und die Berner und die Zürcher wegen diesen Frequenzen kommen, wenn sie wollen, dass man auch hier die nötige Sensibilität und das nötige Verständnis für diese Situation aufbringt.

Die Initiative setzt allein auf Zwangsmassnahmen, wir müssen das sagen; das Wort «Zwang» wurde praktisch nicht ausgesprochen, aber es ist eine Zwangsmassnahme. Die bundesrätliche Politik, Herr Plattner, kann nicht, wie Sie das gewünscht haben, auf eine Verkehrsverhinderungspolitik ausgerichtet werden. Der Verkehr, vergessen Sie das nicht, ist auch eine Lebensader, der Verkehr hat uns auch etwas gebracht. Der Verkehr hat diesem Land viel gebracht, das sagt einer, der auch aus den Bergen kommt!

Wo wäre das Berner Oberland, wo wäre der Kanton Uri, wo der Kanton Tessin ohne den Gotthardtunnel, ohne den Gotthard-Eisenbahntunnel, wo man den Mut und die Durchschlagskraft – durchaus auch im wörtlichen Sinn zu verstehen – hatte, dieses Werk zu bauen. Glauben Sie es, im 19. Jahrhundert war es viel schwieriger, diesen Gotthardtunnel zu bauen, ihn in Angriff zu nehmen, zu finanzieren, als beispielsweise heute die Neat! Die Urner und die Tessiner haben dem Gotthardtunnel viel zu verdanken. Und die Berner und die Walliser haben dem Lötschbergtunnel etwas zu verdanken. Ich weiss, wovon ich spreche; Sie wissen ja, woher ich komme.

Wir müssen heute marktkonforme Mittel zur Steuerung des Verkehrs einsetzen. Wir müssen aufhören, mit Unmengen von Verboten und Geboten zu lenken. Das Volk ist nicht mehr bereit – das spüre ich, und ich bin, glaube ich, noch nahe beim Volk –, sich von Geboten und Verboten dirigieren zu lassen. Sie täuschen sich, Herr Plattner, wenn Sie glauben, das alles werde – entschuldigen Sie den Ausdruck – gefressen. Das wird nicht gefressen!

Wie schwer haben wir uns getan bei den 20 Rappen Benzinzollerhöhung, wie schwer werden wir uns tun bei der Schwerverkehrsabgabe und bei der Autobahnvignette, und wie schwer werden wir uns tun bei den Energielenkungsabgaben! Wir müssen den Tatsachen in die Augen schauen.

Die Initiative bringt nicht sehr viel, Herr Danioth, wir müssen doch ehrlich sein. Sie haben es gesagt: Nur 6 Prozent aller Fahrzeuge im Gotthardstrassentunnel oder rund 40 Prozent aller Lastwagen entfallen auf den Transitverkehr. Die Initiative würde somit keine grosse Entlastung der Strasse bringen. Es hat auf Ihrer Strasse auch schweizerische Lastwagen und auch Urner Lastwagen. Ich schaue und registriere jedesmal, wenn ich in Ihren schönen Kanton fahre, wie viele Urner vielleicht auch froh sind, dass es eine Autobahn gibt. Der ganze alpenquerende Binnenverkehr und der Importverkehr werden durch die Initiative nicht betroffen.

Der Zwangsverlad der Gütertransitfahrzeuge diskriminiert – da antworte ich ein erstes Mal Herrn Frick – die ausländischen Transporteure. Ich würde sagen, nach dem 6. Dezember 1992 und in Anbetracht dessen, was Sie vom Bundesrat gefordert haben, auch der Aufträge, die Sie diesem Bundesrat gegeben haben, können wir uns, Herr Onken, Herr Plattner, eine Diskriminierung nicht leisten; besonders wenn man Ihre Politik etwas näher anschaut. Da hat Herr Rüesch ja alles gesagt, so dass ich mich kurz fassen kann.

Eine Behinderung des Verkehrs – und das wäre es – dürfte fast mit Sicherheit zu ausländischen Retorsionsmassnahmen führen. Ich frage Sie alle, bevor Sie abstimmen: Können wir uns das heute leisten? Können wir das unserer Wirtschaft zumuten, können wir uns das leisten, unserem Land zumuten, das

ja nicht in bester Verfassung ist, können wir das auch noch zusätzlich verarbeiten? Wenn Sie mich fragen, dann sage ich Ihnen ganz klar: nein.

Indirekt wäre damit auch das europäische Luftfahrtabkommen gefährdet. Ich meine, dass die Swissair das in der heutigen Situation auch nicht brauchen kann – wir werden ja heute nachmittag im Nationalrat darüber reden. Es hat also Auswirkungen, die hier nicht mehr angesprochen wurden.

Ich muss Ihnen mit auf den Weg geben – auf den «Abstimmungsweg» –, dass wir über diese Auswirkungen nachdenken müssen. Die bundesrätliche Verkehrspolitik trägt auch der internationalen Verpflichtung der Schweiz Rechnung, das ist unsere Pflicht. Wir müssen das tun, wir können die Sache nicht lokal, kommunal oder kantonal betrachten, sondern wir müssen die ganze Situation in einer Gesamtschau betrachten.

Die Initiative schafft ferner Probleme bei der Durchführung, denn Lastwagen für den Transit lassen sich nicht von den anderen Lastwagen unterscheiden. Wir müssten an der Grenze noch intensiver kontrollieren, und das würde bedeuten: wir müssten mehr Personal haben.

Die Initiative verbietet jeglichen Ausbau der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet. Ich möchte Sie, als Vertreter der Kantone, bitten nachzudenken, was das für Auswirkungen in Ihren Kantonen haben könnte. Diese Initiative benachteiligt die Bergkantone, und das vermindert die Verkehrssicherheit, auch das muss erwähnt werden. Das trifft dann auch den touristischen und gewerblichen Verkehr, auch das ist zu beachten. Bei der Initiative stellt sich im übrigen die Frage der Gültigkeit. Ich muss Ihnen das ganz kurz sagen: Der Bundesrat hat das geprüft, und wir sind der Meinung, dass die Gültigkeit gegeben ist. Aber auch hier sind die Juristen nicht immer der gleichen Meinung, denn die Initiative hat gewisse Pferdefüsse; ich kann darauf nicht näher eingehen, aber es ist nicht ganz selbstverständlich, dass man sie tel quel annehmen kann. Wir haben sie angenommen, weil wir damit auch zeigen wollen: im Zweifelsfall zugunsten des Initianten. Ich möchte Sie einfach bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass diese Initiative überholt ist.

Herr Plattner, da ich sehe, dass Sie noch immer nicht auf meiner Linie sind, werde ich es noch mit einem weiteren Argument versuchen; das ist ein letzter Rettungsversuch, und wenn der nicht gelingt, höre ich natürlich damit auf: Wir müssen heute zur Kenntnis nehmen, dass unsere Wohnbevölkerung um 8 Prozent zugenommen hat. Diese Menschen haben Verkehrsbedürfnisse wie Sie, sie haben einen Arbeitsplatz, sie brauchen Wohnraum und haben Mobilitätsbedürfnisse – genau die gleichen, die Sie vier mal drei Wochen lang haben, nämlich von Basel nach Bern zu reisen. Auch diese Leute haben ein Recht, sich zu verschieben.

Unsere arbeitsteilige Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass die Transit- und Transportprobleme gelöst werden. Schränken wir sie zu stark ein, wird das Folgen haben; das möchte ich ganz klar sagen: Die Konkurrenzfähigkeit schwindet, die Abwanderung der Betriebe aus den Bergregionen wird zunehmen – um nicht zu sagen, ins Ausland abwandern, Sie kennen ja das Problem –, und das Heer der Arbeitslosen wird grösser werden.

Schauen Sie doch einmal die Probleme im Kanton Uri an! Wie wäre die Lage im Kanton Uri – der Volkswirtschaftsdirektor, Herr Regierungsrat Gisler, weiss es, und er wird es sicher nicht in Frage stellen –, wenn da nicht der Bund als ein wichtiger Arbeitgeber wäre? Warum hat der Bund hier auch helfen wollen, Arbeitsplätze zu schaffen? Weil die Infrastruktur vorhanden ist. Der Alpenraum ist heute schon geschützt. Wir haben verschiedene Massnahmen eingeleitet; die Initiative bringt keine merkliche Entlastung. Das konnte man mir hier nicht klar genug aufzeigen, auch Herr Onken nicht. Die Initiative würde die Schweiz verkehrsmässig und wirtschaftlich isolieren. Es ist ganz klar, wir würden die Isolation rasch zu spüren bekommen.

In bezug auf den Minderheitsantrag Daniöth möchte ich folgendes sagen: Dieser Minderheitsantrag ist anders als die Initiative, aber in der Gesamtschau – ich betone: in der Gesamtschau, in der Gesamtbeurteilung – ist er eben nicht viel anders. Der Minderheitsantrag bemisst die Frist für die Verlage-

rung auf die Schiene auf 15 Jahre, der Gegenvorschlag verlangt zusätzlich, dass unverzügliche Massnahmen ergriffen werden, um den kombinierten Verkehr zu fördern.

Sie wissen, dass wir heute schon Mühe haben – auch bei Ihnen –, um die nötigen Mittel für den kombinierten Verkehr zu bekommen. Man wirft uns vor, dass ein Lastwagen, der nicht durch den Kanton Uri fährt, sondern über die Schiene durch den Kanton Uri transportiert wird; etwa 600 Franken Subvention koste. Man kann es machen, wie man will; es ist falsch. Die Argumente sind in der Stossrichtung, in der Gesamtbeurteilung nicht wesentlich anders. Vor allem hat man bei dieser Initiative auch die Fortschritte, die gemacht wurden, nicht zur Kenntnis genommen.

Man hat zur Kenntnis genommen, dass ich in Wassen war. Warum in Wassen? Ich dachte, das Kirchlein, das Innere des Kirchleins und die Situation, dass man von dieser Kirche aus alles genau sieht – die Reuss, die Kantonsstrasse, die Autobahn und die Eisenbahn –, seien Dinge, die das Verständnis fördern, auch das schweizerische Verständnis; das nächste Mal werde ich zur Tellenburg Frutigen oder ins Tessin gehen; ich glaubte, hier einen richtigen Schritt zu tun. Den Druck der EG kann man herbeireden; diese Idee ist den Köpfen der EG-Kommission nicht so stark vorhanden, wie das dargestellt wurde.

Zu Herrn Loretan habe ich schon gesprochen. Sie können einmal diese Karte anschauen, daraus ist auch das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren zu ersehen. Da sind auch andere Regionen: denken Sie an das Broyetal, denken Sie an die N 2, denken Sie auch an Basel, Zürich und Bern, da sind andere Verkehrsaufkommen – es ist eine andere Geographie, wohlverstanden! Man muss aber aufpassen, dass man nicht gewisse Leute in diesem Land bevorzugt und die anderen vergisst.

Damit möchte ich noch zu Herrn Frick kommen und ihm ganz klar sagen: Die Initiative und die Gegenvorschläge, alle stehen klar in Konflikt zum internationalen Recht. Auch die Standesinitiative Uri verlangt die zwangsweise Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene, und der Transitverkehr – er wird bereits heute zu 90 Prozent auf der Schiene abgewickelt – wird diskriminiert. Wir müssen davon ausgehen, dass diese Diskriminierung nicht akzeptiert würde.

Zum Schluss möchte ich noch zu Herrn Schüle kommen, der den Gegenvorschlag eingereicht hat. Ich muss Ihnen sagen, der Gegenvorschlag – in einem gewissen Sinne ist es ein Gegenschlag – wurde in der Kommission nicht diskutiert. Ich bedaure das sehr, es geht immerhin um Verfassungstext. Bis jetzt sind Sie mit Verfassungstext sehr zurückhaltend umgegangen, und jetzt sollte man nicht so husch, husch Verfassungstext beschliessen.

Ich muss Ihnen sagen, Herr Schoch, auch das von Ihnen vorgeschlagene Vorgehen finde ich problematisch – um nicht zu sagen unverantwortlich –, weil die Auswirkungen auf die internationale Ebene, die Konsequenzen für die internationalen Vereinbarungen unklar sind. Aber die kann ich Ihnen heute nicht sagen, weil der Bundesrat auch keine Möglichkeit hatte, diesen Vorschlag von Herrn Schüle näher zu prüfen.

Eine erste summarische Prüfung veranlasst mich aber kurz zu folgenden Bemerkungen: Die Stossrichtung des Gegenvorschlages ist vielleicht sympathisch, aber sie hat einen grossen Haken. Auch der Bundesrat will den alpenquerenden Güterverkehr möglichst mit der Bahn transportieren lassen. Der Bundesrat hat Ihnen dennoch keinen direkten Gegenvorschlag zur Alpen-Initiative unterbreitet. Der Alpentransitabschluss vom 4. Oktober 1991 und das Transitabkommen mit der EG bilden – wie ich schon einmal gesagt habe – indirekt einen Gegenvorschlag! Das hat Herr Plattner nicht begriffen.

Aus der Sicht des EVED muss ich den Gegenvorschlag Schüle in der heutigen Form und zum heutigen Zeitpunkt ablehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Dieser Gegenvorschlag löst ganz bestimmt eine Diskriminierung der Ausländer aus. Können wir uns das nach dem 6. Dezember 1992 leisten? Wenn Sie mich fragen, antworte ich: nein.
2. Die ausländischen Transportunternehmen werden gegenüber dem inländischen Verkehr schlechtergestellt; auch das

48

ist problematisch. Sie haben vorgestern im Rahmen von Swisslex ganz klar und einstimmig entschieden, dass wir keine Diskriminierung wollen, keine Differenz zu den europäischen Camionneuren schaffen wollen, und auch der Gegenvorschlag ist überwiegend auf den ausländischen Schwerverkehr ausgerichtet. Also zielt man auch mit der Initiative Schüle auf den ausländischen Schwerverkehr. Diskriminierungen möchte ich in der heutigen Zeit vermeiden, und deshalb warne ich Sie davor, diesem Antrag zuzustimmen.

Die Alpen-Initiative ist überholt, sie widerspricht zahlreichen internationalen Abkommen. Die Durchführung der Initiative wäre kompliziert. Der Bundesrat und der Nationalrat beantragen Ihnen, die Initiative für gültig zu erklären, sie aber abzulehnen, ebenso die Vorschläge der Herren Danioth und Schüle. Ich bitte Sie wirklich darum: Spielen wir heute nicht «Risiko».

Gadient, Berichterstatter: Der Rückweisungsantrag Schoch kam auch in bezug auf den Zeitpunkt etwas überraschend. Anträge können natürlich in jeder Phase gestellt werden. Aber im Zuge eines solchen Verfahrens gehörten sie wohl richtigerweise an den Anfang der Debatte; das hätte es dann ermöglicht, dass sich die einzelnen Votanten mit diesem Gedanken hätten befassen können. Das ist jetzt nicht der Fall. Sie werden kaum erwarten, dass nach dreieinhalbstündiger Debatte nun nochmals eine einschlägige Diskussion stattfinden wird. Ich muss in diesem Zusammenhang jetzt doch noch auf den Werdegang verweisen. Das habe ich in meinem ersten Votum nicht getan.

Ausgehend vom Beschluss des Nationalrates im Dezember 1992 haben wir uns in der Kommission am 4. Februar 1993 mit diesem Komplex befasst. Damals lag kein entsprechender Antrag vor. Ueber vier Monate später, sozusagen am Vorabend dieser Verhandlungen, erfahren wir via Zeitungsnotiz, dass sich ein entsprechender Antrag anbahnt. Das ist vom Verfahren her dazu zu sagen.

Der Nationalrat hat sich mit allen Anliegen, mit der Alpen-Initiative, mit der Standesinitiative Uri und mit einem Gegenvorschlag befasst. Wir taten das in der Kommission ebenfalls mit aller Gründlichkeit. Es war keineswegs so, wie Kollege Onken unterstellte, dass die Standesinitiative Uri nicht ernst genommen worden wäre, im Gegenteil. Wie könnte es sonst sein, dass selbst der Urner Standesvertreter einen entsprechenden Gegenvorschlag einbrachte, der der Standesinitiative Uri Rechnung trug und deren Gedanken entsprechend modifizierte?

Ich meine, dass auch die «idée de manoeuvre» des Vorschlages Schüle im Grunde genommen in eine ähnliche Richtung zielt, so dass sich die Problematik im Ansatz ähnlich stellt. Persönlich, das habe ich Ihnen begründet, halte ich vor allem dafür, dass die Rückweisung materiell nicht gerechtfertigt ist, sondern dass wir heute entscheiden können. Die Meinungen sind jetzt gemacht. Wir sollten entscheiden.

Deswegen beantrage ich Ihnen – mit der Kommission konnte ich nicht Rücksprache nehmen –, den Rückweisungsantrag Schoch abzulehnen.

Cavelty: Der Rückweisungsantrag Schoch hat einiges für sich. Ich selbst habe auch mit diesem Gedanken gespielt und dies auch gesagt. Der Rückweisungsantrag hat aber nur dann etwas für sich, wenn man sich grundsätzlich für einen Gegenvorschlag entscheiden sollte, einen Gegenvorschlag im Sinne der Minderheit von Herrn Danioth oder im Sinne von Herrn Schüle.

Ich möchte anregen, dass man eine grundsätzliche Abstimmung macht: Wollen wir die Initiative nur zur Ablehnung empfehlen, ohne Gegenvorschlag, ja oder nein? Und nur, wenn man grundsätzlich für einen Gegenvorschlag wäre, sollte man die Rückweisung aussprechen, damit man dann die Details besprechen könnte.

Danioth, Sprecher der Minderheit II: Darf ich zum Hauptrückweisungsantrag und zum Eventualrückweisungsantrag kurz Stellung nehmen? Ich möchte Sie bitten, auch als Betroffener, beide zurückzuweisen. Ich glaube, der Worte sind nun genug gefallen, und unsere Meinung hat sich gebildet.

Darf ich aber zuerst noch die Gelegenheit ergreifen, um all jenen herzlich zu danken, die Verständnis für die betroffene Bevölkerung geäußert haben. Ich möchte vor allem Herrn Kollege Iten herzlich danken. Er hat die Relationen hergestellt. Es sind zwar nicht 30 000, sondern – solange die Abwanderung nicht noch schlimmer wird – immerhin 34 000 Urner gegen 360 Millionen Bürger des EG-Raumes.

Vor einigen Tagen war der 26. Mai. Im Jahre 1231 waren an diesem Tage die Urner in Hagenau im Elsass und vereinbarten mit dem damaligen König Transportrechte. Sie müssen die lange Entwicklung sehen, um zu verstehen, was für den Kanton Uri auf dem Spiel steht. Trotzdem kämpfen wir Urner nicht nur für uns.

Ich glaube nun sagen zu müssen, dass wir die Varianten kennen: Da ist die Alpen-Initiative mit der Standesinitiative, der Gegenvorschlag, der unterstützt wird vom Herrn Präsidenten und von Herrn Loretan – ich hoffe, er wird weiterhin unterstützt –, und der Antrag von Herrn Schüle. Der Antrag von Herrn Schüle, finde ich, geht in die richtige Richtung. Er gefällt mir aber nicht, weil die Ausweichmöglichkeiten zu gross sind, weil er einerseits nur den Grundsatz stipuliert und andererseits die Abhängigkeit von der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten beinhaltet. Auf Verfassungsebene ist eine gewisse Griffigkeit nötig. Der Antrag ist klar. Sie können entscheiden.

Und was wichtig ist: Wenn wir jetzt den Gegenvorschlag unserer Minderheit akzeptieren, gibt es eine Differenz zum Nationalrat, und der Nationalrat kann dann allenfalls eine noch bessere Formulierung finden.

Zum Gegenvorschlag: Ich muss Ihnen sagen – Sie haben es heute gehört –: Die Urner haben der Standesinitiative, die viel radikaler war, mit 81 Prozent der Stimmen zugestimmt. Ich habe mir selbstverständlich überlegt: Darf ich überhaupt hinter diese ultimativen Forderungen zurückgehen und einzelne Teile herausbrechen, nämlich die Strassentransportkapazität? Ich glaubte es aufgrund der Entwicklung seit dem Einreichen verantworten zu können, aber ich riskiere in meinem Heimatkanton immerhin auch entsprechende Kritik.

Wir haben zwar nicht unbedingt Wahlen, aber es wäre durchaus möglich, dass jemand findet: Der Urner Standesvertreter hat in Bern unsere Anliegen zu wenig energisch vertreten, wir wählen ihn ab! Also: Wenn Sie wollen, dass ich im Herbst noch komme, (Heiterkeit) dann stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu. Er ist klar, Herr Bundespräsident und Herr Kollege Frick, er diskriminiert die Ausländer nicht. Oder nennen Sie mir eine diskriminierende Bestimmung! Der Minderheitsantrag gilt für alle Transporteure, die alpenquerenden Gütertransport besorgen, seien es Ausländer oder Schweizer.

Ich möchte nur noch Herrn Rüsch sagen: Ich war – mit ihm zusammen – vor dem 6. Dezember 1992 auch kritisch. Ich glaube aber, wir müssen unsere legitimen Interessen wahren. In diesem Sinne ist der Minderheitsantrag die Gelegenheit. Ich möchte Sie bitten, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Schoch
Dagegen

13 Stimmen
28 Stimmen

92.016

Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr.

Volksinitiative

Protection des régions alpines contre le trafic de transit.
Initiative populaire.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1a (neu)*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Darioth, Loretan, Piller)

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet:

*Art. 36quater (neu)**Abs. 1*

Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

Abs. 2

Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

*Übergangsbestimmungen Art. 20 (neu)**Abs. 1*

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss 15 Jahre nach der Annahme von Artikel 36quater Absatz 2 abgeschlossen sein.

Abs. 2

Unabhängig davon hat der Bund unverzüglich Massnahmen zu ergreifen, um den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden mobilen und festen Umschlagseinrichtungen so zu fördern, dass der Gütertransitverkehr auf der Schiene für den Benutzer wirtschaftlicher ist als jener auf der Strasse. In diesem Sinne ist der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizerischen Bundesbahnen zu ändern.

Antrag Schüle

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet:

Art. 36quater (neu)

Der Bund wahrt die verkehrspolitische Stellung der Eidgenossenschaft in Europa und schützt das Alpengebiet vor schädlichen Belastungen durch den Transitverkehr.

Der alpenquerende Gütertransitverkehr erfolgt grundsätzlich auf der Schiene; das Gesetz bestimmt die Ausnahmen. Der Bund arbeitet zu diesem Zweck mit den Nachbarstaaten zusammen.

Übergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

Zur raschen Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene fördert der Bund in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden Umschlagseinrichtungen und sorgt für seine Konkurrenzfähigkeit.

Art. 1a (nouveau)*Proposition de la commission**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Darioth, Loretan, Piller)

Un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis simultanément au vote du peuple et des cantons. Il a la teneur suivante:

*Art. 36quater (nouveau)**Al. 1*

La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

Al. 2

Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

*Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)**Al. 1*

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de quinze ans à compter de la date à laquelle l'article 36quater alinéa 2 a été accepté.

Al. 2

La Confédération doit en outre prendre des mesures immédiates pour promouvoir le transport combiné, y compris les installations mobiles et fixes de transbordement afférentes, de telle sorte que le transit des marchandises par rail soit plus économique pour l'usager que le transport routier. Le mandat de la Confédération aux CFF est à modifier en ce sens.

Proposition Schüle

Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale sera soumis au vote du peuple et des cantons.

Art. 36quater (nouveau)

La Confédération préserve sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et protège la région alpine des effets nuisibles du transit.

Le trafic marchandises à travers les Alpes passe en principe par le rail; la loi règle les dérogations. A cet effet, la Confédération agit conjointement avec les Etats voisins.

Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)

En vue d'un rapide transfert au rail du trafic marchandises à travers les Alpes, la Confédération encourage, en collaboration avec les Etats voisins, les transports combinés et les installations de transbordement afférentes, et elle en assure la compétitivité.

*Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Minderheit

21 Stimmen

Für den Antrag Schüle

19 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit

23 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

17 Stimmen

Art. 2*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit I

(Piller)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Minderheit II

(Darioth, Loretan, Piller)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Art. 2*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité I

(Piller)

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

Minderheit II

(Darioth, Loretan, Piller)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et d'accepter le contre-projet.

Präsident: Der Antrag der Minderheit II entfällt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit I

29 Stimmen
7 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

28 Stimmen
8 Stimmen

91.303

Standesinitiative Uri

Schutz vor dem Transitverkehr

Initiative du canton d'Uri

Protection contre les atteintes du trafic de transit

Präsident: Hier liegt ein schriftlicher Bericht vor.
Die Kommission beantragt Ihnen mit 7 zu 1 Stimmen, der
Standesinitiative keine Folge zu geben. Wird dagegen oppo-
niert?

Ziegler Oswald: Ich stelle den Antrag, der Standesinitiative Uri
Folge zu geben. Ich halte an diesem Antrag fest.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Ziegler Oswald

18 Stimmen
9 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.016

**Schutz des Alpengebietes
vor dem Transitverkehr.
Volksinitiative
Protection des régions alpines
contre le trafic de transit.
Initiative populaire**

Siehe Seite 508 hiavor – Voir page 508 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 18. Juni 1993
Décision du Conseil national du 18 juin 1993.

Schlussabstimmung – Vote final
Für Annahme des Entwurfes
Dagegen

23 Stimmen
2 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»

vom 18. Juni 1993

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Prüfung der am 11. Mai 1990¹⁾ eingereichten Volksinitiative «zum Schutze
des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 12. Februar 1992²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹⁾ Die Volksinitiative vom 11. Mai 1990 «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

²⁾ Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater}

¹⁾ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

²⁾ Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

³⁾ Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Übergangsbestimmungen Art. 20

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36^{quater} Absatz 2 abgeschlossen sein.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

Nationalrat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Schmidhalter
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Piller
Der Sekretär: Lanz

¹⁾ BBl 1990 II 1291

²⁾ BBl 1992 II 729

**Arrêté fédéral
relatif à l'initiative populaire «pour la protection
des régions alpines contre le trafic de transit»**

du 18 juin 1993

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

après examen de l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit», déposée le 11 mai 1990¹;
vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1992²;

arrête:

Article premier

¹ L'initiative populaire du 11 mai 1990 «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» est soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 36^{quater}

¹ La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

² Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

³ La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitoires art. 20

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36^{quater}, 2^e alinéa, a été accepté.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Conseil national, 18 juin 1993

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 18 juin 1993

Le président: Piller

Le secrétaire: Lanz

¹ FF 1990 II 1163

² FF 1992 II 865

**Decreto federale
concernente l'iniziativa popolare «per la protezione
della regione alpina dal traffico di transito»**

del 18 giugno 1993

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
esaminata l'iniziativa popolare «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito», depositata l'11 maggio 1990¹⁾;
visto il messaggio del Consiglio federale del 12 febbraio 1992²⁾,
decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare dell'11 maggio 1990 «per la protezione della regione alpina dal traffico di transito» è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

² L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è completata come segue:

Art. 36^{quater}

¹ La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito ad una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

² Il traffico di transito delle merci attraverso le Alpi da confine a confine avviene per ferrovia. Il Consiglio federale disciplina per ordinanza le misure necessarie. Sono ammesse eccezioni soltanto se indispensabili. Esse saranno precisate dalla legge.

³ La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

Disposizioni transitorie art. 20

Il trasferimento del traffico di transito delle merci dalla strada alla ferrovia dev'essere concluso entro dieci anni dall'accettazione dell'articolo 36^{quater} capoverso 2.

Art. 2

L'Assemblea federale raccomanda al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Consiglio nazionale, 18 giugno 1993

Il presidente: Schmidhalter

Il segretario: Anliker

Consiglio degli Stati, 18 giugno 1993

Il presidente: Piller

Il segretario: Lanz