

CH_VB 94.3066 vom 16. März 1994

Bundesverwaltung, 1994-03-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3066

FR: CH_VB 94.3066 du 16 mars 1994

IT: CH_VB 94.3066 del 16 marzo 1994

Erwägungen

E. 16

März 1994 N 473 Folgen der Alpen-Initiative 1. La décision de construire un réseau de routes nationales a déjà été prise en 1960 par les Chambres fédérales. Le tronçon Sierre-Brigue faisait bien sûr partie du réseau des routes nationales helvétiques. Le maintien de cet axe dans le réseau autoroutier national a été confirmé en 1982 par le réexamen Bovy qui portait sur le tronçon Riddes-Brigue. En vertu de ses compétences, le Conseil fédéral a approuvé entièrement le projet général au 1:5000 de la N 9 en Valais, la dernière décision a été prise en 1991 concernant la traversée du bois de Finges. 2. La force et la légitimité d'un Etat fédéral ne dépendent-elles pas à long terme du respect de la volonté populaire de ses membres? Le 20 février 1994, le Valais a voté massivement contre l'initiative des Alpes à raison de 74,5 pour cent des voix. Par ce fait même, il a démontré très clairement sa volonté de terminer la construction d'une route nationale à quatre pistes de Sierre jusqu'à Brigue. Récemment encore, une pétition munie de 26 311 signatures a été déposée sur le plan cantonal. Elle demande expressément la réalisation de cet axe routier complet dans le Haut-Valais. On pourrait aujourd'hui retourner l'argument utilisé à l'époque par la motion Aubert du 9 mars 1978 concernant le réexamen: «30000 citoyens valaisans n'ont assurément pas un droit à la révision du réseau des routes nationales. Mais ils ont le droit d'être traités avec autant d'égards que les citoyens d'autres régions. Ils peuvent donc légitimement prétendre que la section qu'ils contestent soit ré-examinée.» 3. Il faut rappeler ici que le Valais a été le seul canton suisse à avoir subi une amputation de son réseau autoroutier national par la suppression du Rawyl. En aucune manière, le Valais n'acceptera d'être une seconde fois la victime de la Confédération par le refus de construire une route nationale à quatre pistes de Sierre jusqu'à Brigue à cause de l'acceptation de l'initiative des Alpes. 4. Plusieurs études ont prouvé que l'autoroute en Valais avait surtout un but de desserte régionale à la fois pour le trafic interne et pour le trafic origine-destination provenant de l'extérieur. Le trafic de transit ne représente qu'un phénomène tout à fait marginal, environ 5 pour cent entre Viège et Brigue. La route cantonale haut-valaisanne est complètement saturée. Sa limite de capacité est dépassée depuis longtemps. Dans ces conditions, la route nationale à quatre pistes dans le Haut-Valais s'impose. Elle revêt une importance capitale pour le développement futur, du point de vue économique, social, culturel et humain de cette région. 5. Si la solidarité confédérale a encore un sens dans ce pays, la sympathie exprimée par la majorité suisse alémanique à l'égard du canton d'Uri ne doit pas conduire au mépris des intérêts légitimes du canton du Valais. D'ailleurs, le Valais ne demande aucune aumône à la Confédération, il réclame simplement que justice soit faite et qu'on ne le prive point d'une partie importante de son réseau autoroutier national. Il demande aussi, et je conclurai par cela, que cette initiative ne conduise pas à une interprétation abusive des textes, qui interdirait toute amélioration des routes principales existantes, telles que la route du Grand-Saint-Bernard,

par exemple; en rap- pelant incidemment que ce tunnel routier n'a pas été construit avec la manne fédérale, et que les Valaisans doivent payer un péage pour l'utiliser. Caccia Fulvio (C, TI): Je me permets de dire que je suis assez satisfait de la réponse que le Conseil fédéral a donnée à mon interpellation. Personnellement, je n'ai pas été très surpris du fait qu'il fallait prendre des décisions rapides à caractère provisoire, à la suite de l'acceptation de l'initiative des Alpes. Je me permets quand même de dire que la façon de réagir du département n'était «kein Kunststück», mais ce qui m'a étonné encore plus, c'est la surprise de certains qui n'avaient pas lu tout l'article avant de l'accepter. Il fallait tout de même en tirer quelques conséquences, après l'approbation de la part du peuple. En tout cas, maintenant que l'initiative a été acceptée, il y a, à mon avis, deux aspects qu'il faut considérer attentivement. D'un côté, il y a eu des réactions européennes, et il me semble que les réactions de certains Suisses aux réactions européennes ont démontré une fois de plus qu'il n'y a pas mal de Suis- ses qui se croient le nombril sinon du monde entier, du moins de l'Europe. Il y a beaucoup à expliquer à l'extérieur, et il y a beaucoup à faire connaître et à faire comprendre. Il me semble donc qu'il vaut la peine de ne pas trop cultiver ces réactions enragées contre des réactions de gens qui, finalement, ne connaissent pas tous les détails et les particularités de la Suisse. Il faut faire attention de ne pas cultiver ces réactions, parce que, finalement, c'est nous qui avons demandé, l'année passée, d'ouvrir des négociations bilatérales sur 14 dossiers plus 2 - a dit M. Ogi, conseiller fédéral -, auxquels nous te- nons particulièrement. Deuxième aspect dont il faut s'occu- per, c'est qu'une fois l'initiative votée, il faut forcer la réalisation de la NLFA, afin de pouvoir remplir ce mandat constitutionnel. Pendant 10 ans, il n'y aura pas de bénéfices découlant de ce texte constitutionnel. Donc, il s'impose, à mon avis, d'un côté, de continuer les efforts pour faire progresser une politique des transports avec d'autres instruments que les prohibitions que nous avons introduites le 20 février 1994. Il faut faire progres- ser cette politique des transports en Suisse et en Europe, pour améliorer, pour réduire l'impact des poids lourds sur l'environ- nement, surtout par le biais de camions à émissions réduites, technique dans laquelle on est en train de faire des progrès as- sez intéressants. Pour les aspects strictement tessinois, je laisse les quatre Tes- sinois qui me suivront à la tribune en parler. M. Schmied Walter adit, il y a six ou sept minutes, que le peuple a toujours raison. C'est la deuxième fois que je l'entends au- jourd'hui, la première, c'était lors d'un débat à la télévision. Une personnalité très importante prononçait cette affirmation. Or, il me semble que je n'ai jamais vu un texte constitutionnel qui se prononce dans ce sens-là Je n'ai jamais vu un traité de philoso- phie politique qui raconte ces choses-là La constitution dit que la majorité décide, rien de moins, rien de plus. L'histoire, et quel- quefois seulement, permet d'établir qui a eu raison. Je constate, comme je le faisais ce matin dans cette salle, qu'en 1848 les Tessinois ont refusé la Constitution fédérale. Ils l'ont même refusée une deuxième fois en 1874, et pourtant, aujourd'hui, ils sont des Suisses, fédéralistes absolument convaincus, ce qui me permet de dire qu'au moins, au- jourd'hui, les Tessinois considèrent que c'était faux et qu'ils ont eu tort de refuser la Constitution de 1848 et celle de 1874. Je continue donc de penser que la majorité du peuple, le

E. 20

février 1994, avait tort, mais en démocrate, j'accepte com- plètement et définitivement la décision qu'elle a prise. Il faut la réaliser. Borradori Marco (D, TI): La decisione adottata dal Diparti- mento federale dei trasporti di congelare, di bloccare tempora- neamente tutti i progetti di strade nazionali e principali nella re- gione alpina-Ticino compreso - ha creato sconcerto e disap- punto nel mio Cantone. La reazione di Berna, volta ad abbattere la

mannaia sulle strade ticinesi, è stata ritenuta affrettata ed esagerata, frutto di una interpretazione dell'articolo costituzionale che mi sembra andare ben oltre il senso letterale e la volontà degli iniziativaisti. A nome delle tante voci di dissenso che si sono levate all'indomani della decisione infelice e sproporzionata adottata dalla Confederazione, mi permetto qui di sottolineare la mancanza di stile legata alla fretta con cui l'Ufficio federale dei trasporti si è precipitato a «punire», per così dire, le regioni alpine. Sarebbero stato certamente più serio, da parte di Berna, procedere al lavoro di interpretazione del dettato costituzionale prima di proclamare indiscriminatamente il congelamento dei progetti stradali su un generico «arco alpino», incontrando subito i cantoni interessati, anziché confrontarli con una decisione che li lascia nella più totale incertezza e insicurezza. Decisione che ha quasi avuto l'effetto di stroncare quella timida ripresa economica che cominciava a sentirsi anche nel Canton Ticino. Per una volta in cui la calma che sarebbe stata sinonimo di saggezza, ci siamo invece trovati confrontati con tempi di reazione mai visti prima. Con troppa leggerezza si sono trascurate le conseguenze per l'economia nazionale che non è evidentemente solo quella legata al settore della costruzione. Una stonatura inopportuna!

Conséquences de l'initiative des Alpes 474 N 16 mars 1994 Pur comprendendo la difficile situazione in cui Lei, On. Consiglio federale, ed il Suo dipartimento siete venuti a trovarvi, non posso dichiararmi soddisfatto della Sua risposta scritta. I motivi sono presto detti: Nel Canton Ticino, il provvedimento ha colpito delle arterie principali, quelle su cui si giocheranno mobilità e trasporti nei prossimi anni. Si tratta di assi stradali essenziali per i quali da anni si attende una adeguata sistemazione e per i quali vi sono dei progetti pronti per essere attuati a livello cantonale. Un esempio per tutti: negli scorsi giorni il Consiglio di Stato ha approvato il messaggio concernente il piano dei trasporti del Luganese, con la relativa richiesta di stanziamento di un credito di 13,5 milioni di franchi, per la progettazione delle opere e degli interventi prioritari. Va da sé che si tratta di interventi decisivi ed incisivi, fondamentali anzi nel tessuto regionale, soprattutto nell'ottica di una migliore viabilità e di conseguenza vivibilità nell'intero distretto di Lugano, senza dimenticare poi l'importanza di queste opere dal profilo degli investimenti in funzione anticiclica, in un momento di grave difficoltà per il mondo del lavoro e occupazionale in generale. Da ciò si deduce l'importanza di poter partire subito, senza remore né ritardi. Se le misure decise da Berna non dovessero essere di natura solo transitoria, nella migliore delle ipotesi si perderebbe del tempo prezioso, e nella peggiore si renderebbero inutili tutti gli studi pianificatori intrapresi per allestire i vari piani viari e dei trasporti, per i quali si sono spesi anni di studi e ingenti somme di denaro. Si renderebbero vane le attese della gente del Malcanton, che da tempo memorabile aspetta la sistemazione della strada cantonale. Si rende indispensabile uscire al più presto da questa spiacevole situazione di stallo, anche perché nel Canton Ticino gli interrogativi aumentano giorno dopo giorno. Francamente non si riesce proprio a comprendere cosa abbiano a che vedere, a che fare con lo spirito dell'iniziativa delle Alpi, le strade ticinesi oggetto del provvedimento di blocco. Non pecchiamo di zelo, e non fingiamo di non capire che l'iniziativa non intendeva certo penalizzare queste strade. L'iniziativa prevede che la capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Non dice che le strade non possono essere migliorate. Occorre evidentemente mettersi d'accordo sul significato di questi termini. Ma non esageriamo, non strapazziamo la volontà popolare! Noi riteniamo che il nuovo articolo costituzionale miri essenzialmente a ridurre, dal punto di vista ambientale, le conseguenze negative nella regione alpina, legate al trasporto delle merci. Nei casi di opere intese

a limitare a limitare il traffico privato tramite una politica coordinata dei trasporti - opere che vanno dunque esattamente nella direzione auspicata dall'iniziativa - il congelamento decretato da Berna, seppur provvisorio - ma fino a quando durerà? - appare veramente imprevedibile e per niente attinente al voto popolare. E' quindi auspicabile che venga fatta chiarezza in fretta sull'interpretazione costituzionale del perimetro toccato dall'iniziativa delle Alpi. Siamo dell'avviso che il provvedimento, se confermato - in particolare se confermato per un lungo periodo - non farà altro che limitare le già scarse possibilità di sviluppo economico di una regione periferica come il Canton Ticino, mettendo inoltre in pericolo posti di lavoro e creando difficoltà enormi alle imprese che attendevano ancora entro quest'anno commesse di opere stradali. Cavadini Adriano (R, TI): Cercherò di essere brevissimo, vista l'ora Per una volta i mulini di Berna hanno macinato in fretta, mentre ormai è noto che in generale questi mulini lavorano molto adagio. Sarebbe anche opportuno che in altri campi la rapidità dimostrata in questa situazione venisse utilizzata più frequentemente. Vi sono state reazioni negative anche in Canton Ticino - come è già stato detto - per delle strade che non sono da considerare principalmente come strade di transito. Quindi ritengo che quella rapidità di decisione dimostrata dal Consiglio federale dopo il 20 febbraio debba ora essere seguita da una rapidità di definizione del contenuto dell'iniziativa delle Alpi e anche di correzione sulle sospensioni che sono state decise. Intanto l'iniziativa - lo hanno detto i promotori a più riprese - mirava a quattro assi ed al transito principalmente di merci attraverso la Svizzera Sono quindi da escludere i movimenti di merci tra la Svizzera e l'estero, e anche qui certe dichiarazioni fatte dal dipartimento andrebbero corrette. Occorre escludere soprattutto quegli assi stradali che svolgono un ruolo per il traffico locale e regionale, quindi progetti che servono a togliere traffico dai centri abitati, come in Ticino lo è anche la strada del Gaggiolo, frequentata da moltissimi frontalieri, la Lugano-Ponte Tresa, frontalieri e locali principalmente, le strade del Gambarogno, quelle verso Brissago e anche la strada delle Centovalli che da la comunicazione fra regioni. Su queste strade ci sono dei progetti avanzati che sono destinati ad aggirare degli abitati, a togliere il traffico dai villaggi, ad allontanare il rumore dalle abitazioni e a favorire la fluidità del traffico. Quindi queste strade andrebbero tolte immediatamente da questo blocco, perché la loro è una funzione regionale e locale e solo marginalmente una funzione di strade di transito. In definitiva: Ich verlange - ich werde diese letzten vier kurzen Punkte auf deutsch aufzählen -: 1. Sie haben gesagt, dass der Bundesrat dem Parlament im Juni eine Botschaft betreffend Interpretation dieser Initiative vorstellen werde. Ich hoffe, dass wir im Juni einen dringlichen Bundesbeschluss diskutieren können, so dass die zwei Kammern noch im Juni eine Definition der Begriffe in dieser Initiative gutheissen können. 2. Zudem bin ich der Auffassung, man sollte inzwischen den Planungsstopp für Projekte, die nicht die vier Transitachsen berühren, aufheben. Das sollte in den nächsten Tagen stattfinden. 3. In diesem Bundesbeschluss sollte man Rücksicht nehmen auf die Randregionen, auf die Bedürfnisse des Tourismus und auch auf Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit der Automobilisten. 4. Mit der Annahme dieser Initiative werden wir mehr Güterverkehr auf den Alpentransitachsen der Bahn haben. Daher ist es notwendig, dass die Kredite die Realisierung der Neat auch bis zur italienischen Grenze abdecken. In diesem Sinn bin ich der Auffassung, dass der Bundesrat Projekte und Rahmenkredite für die Ergänzung dieses Stücks der Neat noch in diesem Jahr oder Anfang des nächsten Jahres vorbereiten und dem Parlament vorlegen sollte, so dass auch diese Arbeiten rasch zusammen mit dem Rest der Neat realisiert werden können. Jaeger Franz (U, SG): Es ist in den Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi sehr deutlich zum Ausdruck

gekommen, dass es nicht einfach sein wird, die Alpen-Initiative umzusetzen. Sehr vieles unserer verkehrspolitischen Zukunft wird davon abhängen, wie wir diese Initiative in Gesetze umgossen. Es ist klar, dass wir die Ziele dieser Initiative, die wir immer gutgeheissen haben, nun in einer Art und Weise umsetzen müssen, dass sie nicht diskriminieren. Das ist die eine Forderung. Die zweite Forderung ist nach meiner Auffassung, dass wir die Ziele der Initiative mit marktwirtschaftlichen Instrumenten anvisieren müssen. Beides ist Voraussetzung, dass wir auch eurokompatibel vorgehen. Ich bin überzeugt, dass eine diskriminierende Umsetzung, aber auch eine Umsetzung mit Vorschriften, Verboten und Geboten auf die Dauer nicht akzeptiert wird. Aus dieser Sicht scheint es mir wichtig, dass wir uns über die Ziele, die wir verfolgen, ganz klar werden. Ziel ist nämlich nicht nur, den alpenquerenden Gütertransit von Grenze zu Grenze in den Griff zu bekommen, sondern auch den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, der die Alpen quert. Wenn wir das in Angriff nehmen, werden wir viel mehr als nur die 4 oder 5 Prozent, sondern wir werden 10, 20 oder vielleicht 30 Prozent des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringen. Ich zweifle allerdings daran, dass wir dieses Ziel mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe allein erreichen. Ich bin auch der Meinung, dass wir zur Kostenwahrheit kommen müssen. Sie haben das auf Kreta und auch heute wieder gesagt, Herr Ogi. Ich zweifle aber daran, dass wir mit dieser Massnahme allein auskommen werden. Wir werden nicht darum herumkommen, weitergehende marktwirtschaftliche Massnahmen zu realisieren. Dazu gehören Möglichkeiten wie

16. März 1994 N 475 Folgen der Alpen-Initiative das Punktesystem, dazu gehört aber auch die Möglichkeit eines Zertifikatsystems. Ich habe seit vielen Jahren die Idee vertreten, dass wir die gesamte alpenquerende Gütertransitmenge plafonieren, kontingentieren und daneben aufstückeln in einzelne Transitrechte, die dann handelbar sind und zum Verkauf gelangen können. Dazu gibt es an sich auf die Dauer - da bin ich überzeugt - keine Alternative. Wir kommen ohne dieses System nicht zum Ziel. Wir können es mit der leistungsunabhängigen Abgabe anvisieren. Das werden wir tun müssen. Darum kommen wir nicht herum. Da geht es um die Internalisierung der externen Kosten. Es geht darum, die externen Kosten in den Bereichen Lärm, Unfälle und Luftverschmutzung zu internalisieren. Aber wie gesagt: Es gibt noch andere Restriktionen, die verkehrspolitischen; es geht um die Frage der Kapazitäten. Wir sind gar nicht in der Lage, unsere verkehrspolitischen Möglichkeiten allein mittels einer solchen Abgabe zu beschränken. Wir können unser Strassensystem gar nicht mehr weiter ausbauen. Es gibt aber eine Mehrkapazität von 30,40 und 50 Millionen Tonnen, die wir dereinst für den Transitverkehr zur Verfügung haben werden, für den alpenquerenden Güterverkehr insgesamt. Somit sind wir an sich auch hier gezwungen, Massnahmen zu treffen, die greifen, die gleichzeitig eurokompatibel sind und die letzten Endes angewendet werden können, ohne diskriminierend zu sein. Erlauben Sie noch einige Worte zum Problem der Unterstellung der Strassen unter den Alpenperimeter. Ich bin der Auffassung, dass es wichtig ist, sachlich zu bleiben. Dass der Bundesrat in irgendeiner Weise handeln musste, kann ich durchaus verstehen. Ich frage mich nur, ob es nicht gut gewesen wäre, wenn er die Baudirektoren der Kantone in diese Entscheidung mit einbezogen und ihnen sein Vorhaben eines Planungsstopps unterbreitet hätte. Sie werden mir entgegen, Herr Bundesrat Ogi, dass die vorsorglichen Massnahmen dann wahrscheinlich nicht mehr möglich gewesen wären. Es ging darum, einmal einen Halt zu befehlen. Das ist eine Hypothese, der man vielleicht zustimmen kann, aber ich muss offen gestehen, ich habe gute Gründe dafür - ich gehe da wirklich mit Herrn Oehler einig -, damit nicht

einverstanden zu sein. Ich habe riesige Mühe damit, dass der Abschnitt Montlingen-Diepoldsau der N 13 auch unter den Planungsstopp subsumiert wird. Ich bin der Auffassung, dass dies so rasch als möglich rückgängig gemacht werden muss. Warum? Ich bin überzeugt, dass wir die Definition einer Alpen-Transitstrasse aufgrund der Transitverkehrsströme vornehmen müssen. Ich habe ja, das wissen Sie, vor vier Jahren für die St. Galler Regierung ein Gutachten über den Alpen-Transitverkehr auf der N 13 machen müssen. Diese Zahlen haben damals dazu geführt, dass die Ostschweizer Regierungen von ihren Vorstellungen einer Ostalpenbahn abgekommen sind und sich den etwas bescheideneren bundesrätlichen Vorschlägen angeschlossen haben. Wir haben damals festgestellt, dass es nur 3 Prozent Transitverkehr auf dieser Route gibt. Jetzt, einige Jahre später, können Sie nicht die ganze Sache umkehren und - obwohl wir damals zu unserem Leidwesen festgestellt haben, dass es dort keinen Transit gibt; der signifikant ist - ausgerechnet dieses Strassenstück unter die Transitstrassen einreihen. Das können wir nicht zulassen, das müssen Sie begreifen, das kann ich auch nicht so stehen lassen. Deshalb bitte ich Sie, auch aufgrund der Gespräche, die Sie und wir haben durften, diese Massnahme so rasch als möglich rückgängig zu machen. Ich gehe davon aus, dass die N 13 schon im Mai nicht mehr unter diesen Perimeter fällt, und ich hoffe, dass wir dann im Sinne von dem, was Herr Oehler gesagt hat, und auch von dem, was unsere Ostschweizer Bevölkerung eigentlich erwartet, mit der Planung und Ausführung weitermachen können. Herr Bundesrat, ich glaube, es ist auch klar, dass es bei der N 13 lediglich um Sicherheitsaspekte und nicht um Kapazitätserweiterungen geht. Es geht um die Vollendung eines Werks, das ohnehin schon zu 80 Prozent erstellt ist. Auch aus diesem Grunde bin ich überzeugt, dass es sich rechtfertigt, dieses Stück möglichst rasch sozusagen aus dem Moratorium herauszulösen. Ich bin überzeugt: Wenn jetzt genauso rasch gehandelt wird wie nach der Initiative, kann man auf diese Weise sehr viel Goodwill in der ostschweizerischen Bevölkerung zurückgewinnen. Ich gebe natürlich zu: Wir haben einmal gelernt - man sollte zwar hier keine militärischen Ausdrücke brauchen -, dass die schwierigste Gefechtsform die des geordneten Rückzuges sei, Herr Bundesrat Ogi, und ich nehme an, Sie werden uns hier dann vordemonstrieren, dass Sie auch diese Gefechtsform ausserordentlich gut beherrschen - also nicht nur die Offensive, sondern auch den geordneten Rückzug. Damit, glaube ich, finden wir in dieser Sache auch wieder den Frieden. Ich möchte Sie also bitten, Herr Bundesrat, auf die beiden Fragen - Zertifikatslösung und Herausnahme der N 13 - ganz konkrete Antworten zu geben. Wir wollen die Daten wissen, und dann können wir heute abend gut schlafen, jedenfalls wir Ostschweizer.

Bodenmann Peter (S, VS): In der Geschichte der Schweiz wurden bisher zwölf Volksinitiativen angenommen; darunter einige unwichtige und einige wenige wichtige. Die Alpen-Initiative ist, wenn wir dem saarländischen Umweltminister oder dem belgischen Verkehrsminister glauben wollen, eine Weichenstellung in der europäischen Verkehrspolitik. Ich bin etwas erstaunt, dass sich, nachdem das Volk eine Entscheidung der Vernunft getroffen hat, der Grossteil der Interventionen, die bis jetzt erfolgt sind, auf das Problem von Strassenabschnitten im Alpenraum beschränkt. Es ist notwendig, dass wir etwas zurückschauen und uns daran erinnern: Im Zeitpunkt, als die Neat in diesem Saal beschlossen wurde, haben wir von unserer Seite immer gesagt: Diese europäische Rieseninvestition rechtfertigt sich nur, wenn die Alpen-Initiative durchkommt; die Mehrheit in diesem Rat wollte nicht einmal flankierende Massnahmen. Das Volk hat jetzt entschieden, dass diese Investition nur mit der Alpen-Initiative als flankierender Massnahme durchgezogen werden darf. Das Volk hat uns verkehrspolitisch recht gegeben. Wer zurückblickt, muss auch zugeben, dass der

zuständige Bundesrat - das kam bisher noch nicht zur Sprache, auch nicht in Form von Selbstkritik-die Alpen-Initiative unterschätzt und verteufelt hat. Er hat überall erklärt, im In- und im Ausland, die Alpen-Initiative sei chancenlos, die Alpen-Initiative sei nicht eurokompatibel, die Alpen-Initiative arbeite mit Zwangsmassnahmen und verhindere - das hat er erst in der Schlussphase des Abstimmungskampfes gesagt-praktisch jeden Strassenbau im Alpenraum. Die Position der Initiantinnen und Initianten war umgekehrt von Beginn weg absolut klar. Wir haben 1991 festgehalten, dass die Alpen-Initiative ein Ziel formuliert, eine Frist nennt, aber die Mittel offenlässt. Und wir haben seit 1991 gesagt: Die Alpen-Initiative muss mit Umweltabgaben europakompatibel, nichtdiskriminierend umgesetzt werden. Ich bin erstaunt, dass es so lange gebraucht hat, bis die Gegner der Alpen-Initiative die gleiche Sprache finden. Wir haben aber auch klar gesagt, was wir beim Strassenbau wollen. Auf dem Unterschriftenbogen waren die vier Transitachsen nicht nur namentlich genannt, sondern auch aufgezeichnet und mit einem Kreis eingezeichnet. Es geht nur um vier Achsen - um nichts mehr und um nichts weniger. Ein weiterer Punkt bedarf der Klärung. Nach der Abstimmung hat eine gewisse Presse verbreitet, es handle sich um einen Entscheid gegen Europa. Im Gegenteil: Es ist ein Entscheid für und mit Europa. Die Auswertung der Abstimmung wird zeigen, dass bedeutend mehr EWR-Befürworterinnen und -Befürworter für die Alpen-Initiative gestimmt haben als EWR-Gegner. Es war also kein Signal gegen Europa. Erstaunlicherweise wurde das in der öffentlichen Meinung in Europa auch weitgehend so verstanden. Wenn Sie die Presse gelesen haben, dann waren die Reaktionen weitgehend positiv. Die negativen Reaktionen, die wir aus Europa bekommen haben, waren weniger negative Reaktionen auf die Alpen-Initiative als negative Reaktionen auf die falsche Interpretation des Bundesrates bezüglich der Alpen-Initiative vor der Abstimmung. Die Probleme, denen Sie jetzt in Kreta begegnet sind, Herr Bundesrat, sind weitgehend Ihre Probleme und nicht jene der

Conséquences de l'initiative des Alpes 476 N 16 mars 1994 Alpen-Initiative, weil Sie vor der Abstimmung diese bewusst falsch interpretiert haben. Irgendwie hat dieser Abstimmungskampf auch aufgezeigt, dass es nicht sinnvoll ist, wenn sich ein Bundesrat in einem Abstimmungskampf um eine Initiative voll einsetzt - wenn es um seine eigene Vorlage geht, soll er sich voll einsetzen -, er sollte bei Initiativen eher etwas Zurückhaltung üben, denn es besteht das Risiko, dass er sie bei einem Ja umsetzen und glaubhaft vertreten muss. Von daher würde ich mir wünschen, dass man in Zukunft nicht mehr ganze Landstriche mit Strassenbaustopp bedroht, denn das ist etwas, das bisher niemand verlangt hat. In Sachen Strassen hat das zuständige Departement kurz nach der Abstimmung den Kopf verloren. Es geht, wie Herr Jaeger richtig gesagt hat, nicht um einen geordneten Rückzug, sondern es ging jetzt in dieser Frage um einen möglichst schnellen und notfalls auch ungeordneten Rückzug. Diese Anordnung war eine Dummheit, und wenn man eine Dummheit macht, kann man sie auch korrigieren. Es kam noch nie vor, dass man in der Interpretation einer Initiative weiter ging als die Initiantinnen und Initianten. Das betrifft auch ein wenig meine engere Heimat, wo ich etwas erlebt habe, das ich politisch noch nie erlebt habe: Ein Bundesrat hat Lokalpolitik gemacht und gesagt: Ihr werdet in diesem Oberwallis keinen Meter Nationalstrasse mehr bauen können - zusammen mit Herrn Suter, dem Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, der sogar ein schönes Interview gegeben hat. Die Gegner der Alpen-Initiative haben das natürlich dankbar aufgegriffen. Und was geschah? Am Tag nach der Annahme der Initiative sagen dieselben Gegner: Man kann alles bauen wie vorgesehen. Man sollte bei Abstimmungen irgendwo noch die Proportionen wahren. Kommen wir nun aber zur Zukunft. Der 20. Februar war ein Waterloo für die

Lastwagenlobby in der Schweiz, denn das Volk hat nicht nur zur Alpen-Initiative, sondern auch zur verfassungsmässigen Grundlage für eine Schwerverkehrsabgabe, die leistungsabhängig erhoben werden soll, ja gesagt. Das ist ein klares Signal für eine neue Politik auf diesem Gebiet. Was wir nun brauchen, Herr Bundesrat, das sind effektive Massnahmen. Die Initiative gibt Ihnen die Möglichkeit, sogar auf dem Verordnungsweg vorzugehen, und es darf beim Transitverkehr nicht gleich gehen wie bei Energie 2000, wo eigentlich - ausser Eier kochen - bis jetzt noch relativ wenig erreicht wurde. Aber gerade weil Sie die Verordnungskompetenz haben, werden die Urnerinnen und Urner notfalls auf die Strasse gehen, um dieser Initiative zum Durchbruch zu verhelfen. Wenn wir uns fragen, was wir jetzt anders machen müssten, dann stellen wir fest, dass bisher in der schweizerischen Verkehrspolitik in bezug auf den Schwerverkehr über die möglichen Massnahmen und Szenarien keine Berechnungen angestellt worden sind. Wir haben im Verlauf des Abstimmungskampfes festgestellt, dass uns viele Zahlen fehlen; ich glaube, etwas ganz Wichtiges ist, dass wir hier einmal zahlenmässig und konzeptionell aufholen. Weiter braucht es endlich ein Konzept. Der Bundesrat hat gar nicht mit der Annahme der Alpen-Initiative gerechnet und ist deshalb jetzt in der ungemütlichen Situation, dass er europäisch nichts präsentieren kann. Wir haben den Fehler bereits bei der EWR-Abstimmung - und dann bei der Alpen-Initiative noch einmal - zur Kenntnis genommen. In Zukunft dürfte der Bundesrat damit rechnen, dass ihm das Volk nicht folgt. Er muss deshalb in Szenarien denken. Wenn er sich vor der Abstimmung Rechenschaft darüber gegeben hätte, dass man mit Lenkungsabgaben arbeiten kann - was wir schon lange behauptet haben -, dann könnte er jetzt entsprechende Konzepte aus der Schublade ziehen. Ein zweiter Punkt ist wichtig: Bisher haben die Schweiz und Österreich in der Transitpolitik total eigene Strategien verfolgt. Wir setzten im wesentlichen auf 28 Tonnen und auf Sonntags- und Nachtfahrverbot. Die Österreicher, die sich in einer schwierigen Ausgangslage befinden, haben mit Ökopunkten gearbeitet. Wenn wir jetzt aber eine zukunftsgerichtete Transitpolitik machen wollen, müssen wir das - wenn sie eurokompatibel sein soll - gemeinsam mit Österreich tun. Das ist ein neuer Akzent in der künftigen Verkehrspolitik. Wir müssen zugeben, dass diese Abstimmung auch ein klares Bekenntnis zur Bahn ist. Es ist ein Ja zur Eisenbahn in der Schweiz. Aber umgekehrt muss die Bahn nun alles daransetzen, dass wir diesen Verkehr effektiv auf der Schiene abwickeln können. Es wäre verfehlt, wenn wir den Umwegverkehr, der jetzt über Frankreich und Österreich geht, längerfristig nicht auf die Schiene brächten. Es wäre ökologisch, aber auch finanziell eine Dummheit, denn diese langen Fahrten sind ja für SBB und BLS das grosse Marktpotential. Da braucht es jetzt, Herr Bundesrat, eine neue Philosophie. Diesbezüglich habe ich etwelche Bedenken. So, wie jetzt die Arbeiten intern angegangen werden, planen Sie die konzeptionelle Arbeit im wesentlichen mit den Leuten, die für die bisherige Verkehrspolitik verantwortlich waren. Nichts gegen Ihre Beamten, nichts gegen die zuständigen Generaldirektoren bei SBB und BLS, jetzt braucht es aber zusätzlich konzeptionellen Impuls von aussen. Wir müssen die besten Leute im europäischen Raum animieren, an dieser konzeptionellen Arbeit mitzuwirken, da sonst die Gefahr besteht, dass wir in sechs Monaten kein Konzept haben, sondern immer noch herumstreiten, weil wir keine überzeugenden Konzepte vor uns haben. Hier möchte ich nun mit einer versöhnlichen Note schliessen. Herr Bundesrat Ogi, Sie hätten es uns bedeutend einfacher gemacht, wenn Sie im Abstimmungskampf das gesagt hätten, was Sie nun hier vorgebracht haben, nämlich: dass wir unsere Politik weiterführen, die Akzente etwas klarer sehen und die Sache gemeinsam realisieren wollen. Das ist die zentrale Aufgabe, vor der wir stehen.

Wir müssen jetzt versuchen, diesem Verfassungsauftrag gerecht zu werden und die Verlagerung des Verkehrs gemeinsam zu schaffen. Dann war dieser Entscheid des Soveräns eine wichtige Weichenstellung in der europäischen Verkehrspolitik. Jenni Peter (A, BE): Herr Bodenmann, auch ich werde einige Sätze über Strassenabschnitte sagen, denn das ist für einige Gebiete doch sehr wichtig. Herr Bundesrat, Sie sprachen heute von neuen Impulsen. Ich glaube nicht daran. Sind Sie überzeugt, dass solche Impulse, ausgehend ausgerechnet von der Schweiz, wirksam sind? Sie selbst sprachen von einer steifen Brise, die uns entgegenweht. Wenn Sie dennoch von unseren Impulsen überzeugt sind, dann sollten Sie uns schon Beispiele geben und Anzeichen liefern, die nicht nur aus Worten, sondern aus Taten von den umliegenden Ländern bestehen. Wir sind von der Antwort auf unsere Interpellation enttäuscht, ja fast etwas empört, denn diese Antwort ist völlig ungenügend. Sie müssen doch wissen, wie viele Ingenieurbüros heute von diesem Projektierungsstopp direkt betroffen sind. Wir müssten ja sonst annehmen, dass Sie nicht wissen, was in Ihrem Departement vorgeht. Ich stelle die Frage deshalb noch einmal, Herr Bundesrat: Wie viele Arbeitsplätze in wie vielen Ingenieurbüros sind jetzt durch den vom EVED verfügten Planungsstopp unmittelbar betroffen? Der Auto-Partei geht es darum, dass in Zukunft die negativen Folgen von Volksentscheiden wie der Annahme der Alpen-Initiative deutlich gemacht werden. Wir sind nicht einverstanden mit einer grünen Politik, welche extreme Umwelthanliegen vertritt, ohne die zum Teil dramatischen wirtschaftlichen Konsequenzen zu berücksichtigen. Wir akzeptieren nicht mehr, dass unser Verkehrsminister nach Kontakten mit dem Ausland laufend erklärt, das Ausland zeige Verständnis für Schweizer Sonderzügelein, wenn zum Beispiel der deutsche Verkehrsminister gleichzeitig offen Gegenmassnahmen in Aussicht stellt. Zur zweiten Frage, Herr Bundesrat: Die Auto-Partei weiss, dass nicht jeder verlorene Arbeitsplatz und nicht jede ausländische Retorsionsmassnahme einem bestimmten Volksentscheid zugeordnet werden kann. Aber sie will, dass die Augenwischerei und Schönfärberei des Departements Ogi in Zukunft einer klaren, sachlichen und realistischen Information Platz macht. Ich bin bereits am Schluss. Lassen Sie mich klarstellen, dass wir uns nie erlauben würden, einen Volksentscheid in Frage zu stellen. Aber Sie müssen uns erlauben, dass wir uns für die Verkehrsanliegen der betroffenen Gebiete - sei es in der Ost-

16. März 1994 N 477 Folgen der Alpen-Initiative Schweiz oder im Wallis - mit demselben Engagement einsetzen werden, wie es das Initiativkomitee für den Kanton Uri getan hat. Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Die heftigen Auseinandersetzungen nach der Annahme der Alpen-Initiative haben es deutlich gemacht: Die Annahme dieses Volksbegehrens gibt hinsichtlich Auslegung und Konsequenzen zu vielen Fragen Anlass. Deren rasche Beantwortung durch den Bundesrat ist notwendig, um die Verunsicherung, vor allem aber auch die Rechtsunsicherheit möglichst bald zu beseitigen. Die freisinnige Fraktion hat deshalb den Bundesrat gebeten, bereits heute auf die wichtigsten Fragen zu antworten. Die bisher erteilten Antworten sind allerdings noch ungenügend. Dem Bundesrat bleibt noch eine grosse Hausaufgabe zu lösen. Die Massnahme des EVED bezüglich des sofortigen Planungsstopps ist von verschiedenen Seiten als voreilig und unverhältnismässig kritisiert worden, auch heute abend wieder. Dazu ist festzuhalten, dass wir den Planungsstopp lediglich als vorsorgliche Massnahme verstehen, welcher kein definitiver Charakter zukommt. Sie darf auch keine präjudizierende Wirkung auf die definitive Bezeichnung der betroffenen Strassenstücke haben. In diesem Sinn ist der Schritt des EVED zu begrüssen, weil damit Investitionen verhindert werden, welche möglicherweise nach Annahme der Initiative unzulässig geworden sind. Eine rasche Reaktion der Behörden drängte sich auf.

Hätte das EVED nicht in dieser Weise gehandelt, wäre von den gleichen Kreisen, welche diese Massnahme heute kritisieren, mit Garantie der Vorwurf erhoben worden, die Behörden nähmen den Volksentscheid nicht ernst, ja dieser würde ignoriert, indem wie bisher weitergeplant und weitergebaut werde. Der Vorwurf, vor allem von den Initianten nahestehenden Kreisen, stösst deshalb ins Leere und ist zurückzuweisen. Im Sinne einer möglichst baldigen Gewährleistung der Rechtssicherheit ist indessen zu fordern, dass die vorsorgliche Massnahme ohne Verzug durch die definitive Bezeichnung der betroffenen Strassenstücke in korrekter Auslegung des Initiativtextes abgelöst wird. Zu begrüssen ist, dass der Bundesrat bereits auf die Sommersession eine entsprechende Vorlage unterbreiten will. Wir legen grössten Wert darauf, dass die rechtskräftig gewordenen Forderungen der Initiative so rasch als möglich auf rechtsstaatlich und demokratisch korrekte Weise umgesetzt werden. Die vollständige Verlagerung des Gütertransitverkehrs durch die Alpen auf die Schiene binnen zehn Jahren wirft beträchtliche praktische Probleme auf. Insbesondere ist die Neue Eisenbahn-Alpentransversale bis zu diesem Zeitpunkt höchstens teilweise realisiert, was zu bedeutenden Kapazitätsengpässen führen dürfte. Es stellt sich deshalb die Frage: Kann die Realisierung der Neat so beschleunigt werden, dass die nötige Kapazität bereit steht, wenn die Strassen durch die Schweiz für den Gütertransit nicht mehr zur Verfügung stehen werden? Hier ist der Bundesrat vorläufig die Antwort noch schuldig geblieben. Die Annahme der Alpen-Initiative hat ohne Zweifel weittragende europapolitische Auswirkungen. Während seitens der Initiativbefürworter der Ausgang der Volksabstimmung als verkehrspolitisches Signal an Europa gepriesen wird - wir haben es eben wieder gehört -, hat sich die Position der Schweiz mit Blick auf die bilateralen Verhandlungen mit der EU ohne Zweifel massiv verschlechtert. Auch Bundesrat Ogi kann diese Tatsache nicht verweideln. Hier ist ganz klar daran zu erinnern, dass die Initianten an dieser Entwicklung eine grosse Verantwortung tragen, aus der sie sich nun nicht wegschleichen können. Da helfen auch die Klimmzüge von Herrn Bodenmann nicht weiter. Schliesslich ist auch daran zu erinnern, dass sich gerade die «Eurofreaks» unter den Initianten bewusst sein müssen, dass ein EU-Beitritt ausser Abschied und Traktanden gefallen ist, sofern der Hauptgehalt dieser Initiative nicht rückgängig gemacht wird. Der Bundesrat ist um seine Aufgabe nicht zu beneiden, den Volksentscheid unseren Nachbarstaaten zu erklären und ihn bestmöglich umzusetzen. Die Nachrichten, die uns Herr Bundesrat Ogi von der europäischen Verkehrsministerkonferenz auf Kreta gebracht hat, zeigen, dass er dort höchstens mit Ouzo und Retsina, nicht aber mit offenen Armen empfangen worden ist. Nachdem wir nicht mehr in der Lage sind, das Transitabkommen mit der EU vollumfänglich einzuhalten, stellt sich die Frage, ob wir dieses gar aufkündigen müssen oder ob dies seitens der EU geschieht. Vor allem scheint die als grandioser Verhandlungserfolg gepriesene Verankerung der schweizerischen 28-Tonnen-Limite und des Nacht- und Sonntagsfahrverbots keineswegs mehr gesichert. Die Chancen, dass es gelingen wird, mit der EU das für die Swissair lebensnotwendige Luftfahrtabkommen sowie ein Strassenverkehrsabkommen abzuschliessen, sind wohl sehr gering geworden. Wir haben uns selber Hürden errichtet, die nur schwer zu überwinden sein werden. Vor allem muss nun versucht werden, die Diskriminierung ausländischer Transporteure gegenüber schweizerischen zu verhindern, welche ja bisher der Haupttharst der Benutzer unserer alpenquerenden Strassen sind, allerdings ohne die Waren durch unser Land zu transitieren. Schliesslich gilt es zu klären, ob die Schweiz mit Retorsionsmassnahmen seitens der EU oder einzelner Staaten zu rechnen hat und ob dieser Volksentscheid auch Auswirkungen auf die Ratifizierung des

Gatt- Abkommens hat, was offenbar noch näher geprüft werden muss. Die Schweiz hat sich mit der Annahme der Alpen-Initiative in eine äusserst delikate Situation manövriert. Nachdem sie nun nicht mehr in der Lage ist, gewisse internationale Abkommen einzuhalten, ist ihre Glaubwürdigkeit in Mitleidenschaft gezogen. Auch wenn unsere Unterhändler richtigerweise den Versuch unternehmen, ihren Gesprächspartnern die Funktionsweise unserer direkten Demokratie begreiflich zu machen, dürfte die Handlungsweise der Schweiz, wie den bisherigen Kommentaren unserer Nachbarn unschwer entnommen werden kann, auf wenig Verständnis stossen. Eine weitere schwierige, aber wichtige Aufgabe des Bundesrates wird deshalb darin bestehen, die Glaubwürdigkeit unseres Landes und unserer Unterhändler trotzdem zu gewährleisten. Wir möchten auch darüber konkretere Vorstellungen des Bundesrates kennen. Auch wenn die aufgeworfenen Fragen zum Teil einen kritischen Unterton hatten, darf daraus nicht geschlossen werden, wir würden das Abstimmungsresultat in irgendeiner Weise in Frage stellen. Dieses ist vielmehr ohne Wenn und Aber zu akzeptieren und, wie bereits erwähnt, in korrekter Auslegung des Verfassungstextes umzusetzen. Binder Max (V, ZH): Es ist noch kein Monat vergangen seit der Abstimmung vom 20. Februar. Am 20. Februar fand im Kanton Uri ein rauschendes Fest statt: Freude herrschte! Aber wie es im Leben so ist: Auf den Zwanzigsten folgt gezwungenermassen, ob man will oder nicht, der Einundzwanzigste. An diesem

E. 21

Februar wich die Freude bereits. Katzenjammer beherrscht seit damals die Szene: Konsternation in breiten Kreisen der Politik, eine Flut von Vorstössen aus allen Parteien - aus Parteien wie der FDP, die immerhin in gewissen Kantonen die Ja-Parole propagiert hat. Hier würde mich auch die heutige Meinung des FDP-Parteipräsidenten interessieren. Seine Meinung vor der Abstimmung ist aus der Presse hinlänglich bekannt. Gleiches gilt auch für die CVP. Bei den anderen Parteien herrschte Klarheit. Die SVP hat klar und deutlich in der schweizerischen Partei wie auch in allen Kantonalparteien die Nein-Parole empfohlen, dies nicht zuletzt aus der Erfahrung mit der Rothenthurm-Initiative heraus. Diese war ebenso ausformuliert. Diese wollte auch ein regionales Problem schweizerisch lösen. Das Resultat ist bekannt. Das gleiche bezweckt die Alpen-Initiative. Das Resultat wurde noch schneller bekannt. Auch sie wurde zu einem reinen Urner Problem gemacht. Ich wage heute die Behauptung, dass 50 Prozent der Ja-Stimmen nur aus Solidarität zum Kanton Uri abgegeben wurden, ohne dass sich die Stimmbürger die wirklichen Auswirkungen einer Zustimmung vor Augen führten, obwohl Bundesrat und Gegner immer und immer wieder dar-

Conséquences de l'initiative des Alpes 478 N 16 mars 1994 auf aufmerksam gemacht haben. Wir wurden nicht gehört, und die Argumente wurden vom Winde verweht. Ich möchte an dieser Stelle in meinem, aber auch sicher im Namen der SVP-Fraktion Bundesrat Ogi für sein entschlossenes, rasches und gezieltes Handeln danken. Ihre Voten zeigen mir, dass der Bundesrat den einzig möglichen, den einzig vernünftigen und den einzigen dem Volksentcheid gerecht werdenden Entscheid getroffen hat. Das Département Ogi wird sicher auch rasch zur Klärung der offenen Fragen Stellung nehmen, davon bin ich überzeugt. Für die Zukunft soll uns das aber eine Lehre sein - wir haben uns in Zukunft bei solchen Initiativen mehr Rechenschaft über den Umfang der Gültigkeit zu geben. An Herrn Bodenmann möchte ich doch eine Frage richten: Sie hatten gesagt, sie hätten nur die vier Achsen gemeint, die vier eigentlichen Transitachsen. Es stimmt, auf dem Unterschrif-

tenbogen war das zu lesen. Warum haben Sie das nicht in Ihre ausformulierte Initiative geschrieben? Dann könnten Sie heute damit kommen, dass nur diese vier Achsen betroffen seien. Ich gehe da mit Herrn Fischer-Seengen einig: Es sind Klimagesetze der sozialdemokratischen Fraktion. Ich bin überzeugt, dass wir den Volksentscheid zu akzeptieren haben, und zwar in seinem ganzen Umfang. Es geht nicht an, dass wir nun über irgendwelche Hintertüren diesen Volksentscheid ignorieren. In diesem Sinne wünsche ich Herrn Bundesrat Ogi und seinem Departement Kraft, um diesen Volksentscheid so, wie er vom Volk verordnet wurde, umsetzen zu können. Thür Hanspeter (G, AG): Sie werden sicher verstehen, Herr Bundesrat Ogi, dass bei uns nach Annahme der Alpen-Initiative nicht Katzenjammer, sondern rundum Freude herrscht. Bei der Auseinandersetzung um die Neat waren Sie der Sieger, bei der Alpen-Initiative sind wir bei den Siegern. Gemeinsam können wir nun in die Zukunft blicken und uns daranmachen, eine ökologisch sinnvolle Verkehrspolitik für das nächste Jahrtausend zu entwickeln. Solche Ansatzpunkte sind heute genannt worden. Für unsere Seite können wir sagen, dass dazu die Realisierung der Neat gehört. Wir haben immer gesagt, in der Debatte über die Neat und über die Alpen-Initiative, dass für uns die fehlenden flankierenden Massnahmen die Gründe waren, weshalb wir gegen dieses Projekt angetreten sind. Heute haben wir diese flankierenden Massnahmen. Wir können diesen Fehdehandschuh nun begraben und in die Zukunft blicken. Das heisst natürlich nicht, dass wir das Projekt nicht weiterhin kritisch begleiten werden. Ein Problem ist mit den flankierenden Massnahmen aus der Welt geschafft worden: Die beiden Vorlagen, die angenommen worden sind, können garantieren, dass das von uns befürchtete finanzielle Debakel nicht eintreten muss. Deshalb werden wir uns, was die Neat betrifft, in Zukunft vor allem auf die umweltgerechte Linienführung und die Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Bevölkerung konzentrieren. Der Volksentscheid hat im In- und Ausland sehr viel Aufregung verursacht. Sie, Herr Bundesrat Ogi, haben von Schock gesprochen. Ich meine: Ein Schock kann heilsam sein, und wir hoffen, dass dem so ist. Ich habe die Diskussion, die im Rahmen der paneuropäischen Verkehrsministerkonferenz auf Kreta geführt wurde, sehr aufmerksam verfolgt; ich bin Ihren Ausführungen heute gefolgt, habe Ihre Rede auf Kreta zur Kenntnis genommen und kann positiv festhalten, dass Sie, Herr Bundesrat Ogi, einen ersten, wichtigen und positiven Schritt gemacht haben, als Sie den europäischen Verkehrsministern das Ergebnis der Volksabstimmung erklärt haben. Wir sind natürlich nicht überrascht, dass die Brüsseler Bürokratie und die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten nicht sehr erfreut sind über das Verdikt des Schweizervolkes und mit zum Teil zweifelhaften Äusserungen darauf reagiert haben. Das ist normal nach solchem Kämpfen; das können wir wegstecken. Es ist noch nie so gewesen, dass Regierungen erfreut waren, wenn das Volk anders entschieden hat. Damit haben wir auch in unserem Land unsere Erfahrungen gemacht. Wir sind aber zuversichtlich, dass die Alpen-Initiative den überall geforderten Demokratisierungsprozess in Europa und die Bestrebungen für einen Ausbau föderaler Strukturen beleben wird. So gesehen wird für uns und für Europa die Bewältigung der Alpen-Initiative zu einem idealen Trainingslager für zukünftige EU-Beitrittsverhandlungen. Sie, Herr Bundesrat Ogi, haben bei Ihrer Rückkehr aus Kreta erklärt, dass Ihnen ein steifer Wind ins Gesicht geblasen habe. An solche Dinge sind Sie ohnehin gewöhnt. Das dürfte Sie nicht aus der Fassung gebracht haben. Ich glaube auch nicht, dass Sie übertrieben haben. Sie müssen bei dieser Feststellung aber berücksichtigen, dass Sie mit Regierungskollegen gesprochen haben. Sie dürfen daraus nicht folgern, dass die Bevölkerung dieser Länder die Haltung ihrer Regierungen teilt, im Gegenteil. Wir haben eine Menge von Signalen aus ganz verschiedenen Bereichen

erhalten, die uns zeigen, dass dieser Verfassungsartikel in Europa auch verstanden wird. Sie müssen diesen Regierungsherren, wenn Sie wieder in den Schwitzkasten genommen werden, einmal klar und deutlich sagen, dass die Verkehrspolitik in der EU sicher weiter wäre, wenn der Bevölkerung in diesen Ländern die demokratischen Möglichkeiten der Schweizer zu Verfügung stünden. Die Menschen in diesen Ländern können nämlich sehr wohl einen Unterschied zu den egoistischen Interessen eines Landes machen, und sie haben gemerkt, dass die Schweizer in diesem Punkt keine Egoisten sind, sondern dass wir uns durchaus im Interesse der gesamten europäischen Entwicklung eingesetzt haben. Zu den Medienreaktionen im In- und Ausland: Ich habe mit Freuden festgestellt, dass auch hier ein Denkprozess stattgefunden hat, wenn ich daran denke, wie nach dem 6. Dezember 1992 eine richtiggehende Medienschelte durchs Land gegangen ist. Heute haben wir festgestellt, dass in den meisten Medien eine sehr kreative, intensive und zukunftsgerichtete Auseinandersetzung mit der neuen Situation stattgefunden hat, und das stimmt mich positiv. Ich hoffe sehr, dass dieser kreative Funke, den Sie, Herr Bundesrat Ogi, zum Ausdruck gebracht haben, auch in diesen Rat überspringt. Ich muss aber leider sagen: Wenn ich dem Votum meines Vorredners Fischer-Seengen zugehört habe, dann habe ich diesen Funken wirklich nicht gespürt. Ich danke Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, für den Denkprozess, der bei Ihnen stattgefunden hat. Ich hoffe, dass es gelingen wird, diesen Funken auch in diesem Parlament zu entfachen.

Pini Massimo (R, TI): Je considère que l'Europe du trafic marchand, des rencontres du commerce et de l'industrie nord-sud, cette politique, cette Europe politique du trafic, c'est la fille du Saint-Gothard. Je me rallie pleinement aux interventions parlementaires justes et bien mesurées de mes collègues tessinois-je dois parler d'un canton qui est, hélas, aujourd'hui en colère pour les raisons que vous connaissez -, et en particulier, de MM. Caccia, Borradori et Cavadini Adriano. Je dois aussi remercier mes collègues, qui m'ont accordé quelques minutes de parole. J'ai deux exigences, Monsieur le Conseiller fédéral. Et c'est la première fois que je m'exprime en fonction d'exigences. La première, c'est que, finalement, on puisse donner une suite concrète, et ne pas en rester à des paroles, à la réalisation de la NLFA. C'est très important que nous sortions des discussions, que nous allions à la rencontre - pas à rencontre - de la décision populaire du 27 septembre 1992, et que nous commencions à réaliser tout le problème du trafic transalpin par la NLFA. En l'occurrence, j'espère que M. Ogi, conseiller fédéral, pourra me donner une réponse - que M. Delamuraz n'a pas pu me donner - qui soit un peu encourageante quant au problème des Trois Vallées, en particulier de Monteforno. La deuxième exigence, c'est que les articles économiques exceptionnels qui ont été introduits dans la Constitution fédérale, il y a une trentaine d'années et plus, c'est-à-dire l'article 31 bis, le 31quies, le 42ter et le 22quater soient concrétisés par des normes législatives. Pour cela, M. Bodenmann avait parfaitement raison cet après-midi, et il a eu encore raison hier soir. S'il y avait eu ces normes législatives, le Conseil fédéral aurait pu intervenir dans un sens fédéraliste de péréquation au niveau des régions et des parties du territoire qui sont en difficulté.

16. März 1994 N 479 Ordnungsantrag J'ai terminé. Ce sont ces deux exigences: je demande à M. Ogi, conseiller fédéral, de répondre. Il faut aller de l'avant, il faut d'abord réaliser la NLFA, et il faut surtout, par la NLFA, trouver une solution pour Monteforno et pour la région des Trois Vallées. Deuxième exigence: donner des normes législatives aux normes constitutionnelles que vous avez votées ici il y a 30 ans et plus.

Hämmerte Andrea (S, GR): Ich habe auch am 21. Februar noch gefeiert, und ich bin heute noch mit dem Abstimmungsergebnis zufrieden, Herr Binder. Die Alpen-Initiative ist angenommen worden - gegen den

Willen von Bundesrat und Parlamentsmehrheit. Das Volk hat den Initiantinnen und Initianten geglaubt und vertraut, nicht dem Bundesrat und nicht der Parlamentsmehrheit. Deshalb sprechen wir heute nicht mehr über die Alpen-Initiative, sondern über einen rechtskräftigen Verfassungsartikel 36sexies. Und hier ist nicht mehr Kritik an der Verfassungsbestimmung gefragt, Herr Binder, jetzt geht es um die Realisierung des Verfassungsauftrages. Diese Umsetzung gibt Probleme auf, aber nicht die Probleme, die in den meisten Interpellationen angesprochen worden sind. Problematisch ist vielmehr der Umgang mit der angenommenen Initiative, mit der Verfassungsbestimmung durch Behörden, die sie zuvor mit äusserster Heftigkeit bekämpft haben. Es geht hier um die politische Glaubwürdigkeit nicht des Schweizervolkes, sondern des Bundesrates. Konkret, Herr Bundesrat Ogi: Sie haben während des Abstimmungskampfes landauf, landab in -zig Versammlungen sowie am Fernsehen und Radio im Brustton der Überzeugung kundgetan, die Alpen-Initiative stelle Ihre bisherige Verkehrspolitik in Frage, sie widerspreche dem Transitabkommen, sie sei europafeindlich, sie sei diskriminierend. Nachdem Sie dann in einer Zwischenphase in London noch ein paar Heidelbeeren «verleert» haben, erklären Sie heute, die neue Verfassungsbestimmung sei eine konsequente, wenn auch akzentuierte Fortsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik, sie widerspreche dem Transitabkommen nicht und sie sei mit nichtdiskriminierenden, marktwirtschaftlichen und europaverträglichen Instrumenten umzusetzen. Das ist gut so, das freut mich. Aber Hand aufs Herz: Nahmen Ihnen Ihre Gesprächspartner auf Kreta diesen argumentativen «Salto alpino» auch wirklich ab? Ich kann es nicht glauben. Wenn ich Matutes oder sonst jemand wäre, ich hätte es Ihnen nicht geglaubt. Und ich denke, dass diese Leute Ihnen das jetzt so nicht glauben können. Aus dieser Erfahrung sind verschiedene Lehren zu ziehen. Ich nenne nur eine: Die Umsetzung von angenommenen Volksinitiativen muss in allerengster Zusammenarbeit mit den Initiantinnen und Initianten geschehen. Sie haben ja das Begehren formuliert, nicht der Bundesrat Sie haben es lanciert und mit glaubwürdigen Argumenten verfochten, sie haben den Text erklärt, sie haben auch die Mehrheit von Volk und Ständen hinter sich, nicht der Bundesrat. Die Realisierung einer angenommenen Volksinitiative ist also nur mit den Initiantinnen und Initianten möglich, nicht ohne und schon gar nicht gegen sie. Deshalb wäre es kein Fehler gewesen, Sie hätten Initiantinnen und Initianten - sie selber - nach Kreta mitgenommen, damit diese dort den Leuten eine authentische, glaubwürdige Interpretation der neuen Verfassungsbestimmung vermittelt hätten. Grundsätzlich ist auch noch zu überlegen, ob für die Umsetzung einer angenommenen Volksinitiative nicht jeweils eine begleitende, delegierte Person einzusetzen wäre, die auch das Vertrauen der Initiantinnen und Initianten hat Diese sind nämlich die Vertreterinnen und Vertreter des Volkes in dieser Sache. Ein zweites Problem ergibt sich aus der departementalen Überreaktion auf einem eigentlichen Nebenschauplatz. Ich meine den unsinnigen Bau- und Planungsstopp für fast sämtliche Hauptstrassen im Alpen- und auch im Voralpengebiet Hier wird das Horrorszenario der Initiativgegner realisiert, deren absurde Argumentation ihnen ja das Volk nicht abgenommen hat. Die Initiantinnen und Initianten haben zu allen Zeiten, in allen Dokumenten, in allen Referaten von Anfang an klar gesagt, was sie unter Transitstrassen im Alpengebiet verstehen. Ich will es gar nicht wiederholen. Aber warum können Sie, Herr Bundesrat, diese eindeutige Interpretation nicht endlich übernehmen und auf diesen unsinnigen Bau- und Planungsstopp verzichten, der nur als Schikane, als gar nichts anderes, verstanden werden kann? Sie würden sich damit Ihre Arbeit erleichtern und den Leuten und den Behörden, die von dieser Massnahme betroffen sind, viel Ärger ersparen. Wenn ich Herrn

Schmidhalter heute richtig verstanden habe, wenn ich ihm gut zugehört habe, werden wir sogar im Wallis für das Problem, das sie dort mit der N 9 haben, eine vernünftige, einvernehmliche Lösung finden. Wenn wir dieses Strassenproblem vom Tisch haben, können wir uns endlich auch den wirklichen Problemen zuwenden. Die Alpen-Initiative ist nämlich keine Strassen- oder Antistrasseninitiative, sondern die Annahme der Alpen-Initiative ist ein weiteres, ein entscheidendes Bekenntnis des Volkes zur Bahn. Es ist das dritte Bekenntnis zur Bahn innert kürzester Zeit, nach «Bahn 2000» und nach der Neat. Die Leute verstehen aber immer weniger, dass die Leistungen der Bahnen - vor allem in der Fläche - trotz diesen wiederholten klaren Willensäusserungen des Volkes kontinuierlich abgebaut werden. Die sogenannte schlanke, abgebaute SBB ist gar nicht im Sinne dieser Volksentscheide. Es ist nun die entscheidende Aufgabe vor allem des Bundesrates, aber auch des Parlamentes, diese Bekenntnisse des Volkes zur Bahn in die Tat umzusetzen. Wenn das nach «Bahn 2000» nicht geschieht, glauben die Leute natürlich nachgerade zu Recht, dass «die in Bern»-Abstimmungen hin oder her-ja doch machen, was sie wollen. Auch unter diesem demokratiepolitischen Gesichtspunkt ist eine rasche Umsetzung der Alpen-Initiative, ist die Verlagerung der Transitgüter auf die Bahn dringend geboten. Dies ist das Thema und nicht irgendwelche Nebenstrassen oder Feldwege. Präsidentin: Verschiedene Rednerinnen und Redner haben sich von der Rednerliste streichen lassen. Trotzdem erachte ich es nicht als sinnvoll, wenn wir die ganze Diskussion noch heute bzw. morgen in der Frühe durchführen. Im Einverständnis mit Herrn Bundesrat Ogi schlage ich Ihnen deshalb vor, dass der Bundesrat die bis jetzt gestellten Fragen noch beantwortet, die Debatte damit aber keineswegs beendet ist, sondern am Freitag zu Ende geführt wird. Ordnungsantrag - Motion d'ordre Schmied Walter (V, BE): J'ai aussi déposé une motion d'ordre. Je sais exactement ce qui préoccupe Mme la présidente au sujet de l'ordre du jour de demain matin. J'allais faire la proposition de couper court au débat parce qu'il n'est plus sérieux avec plus de 50 pour cent de chaises vides. Je crois qu'il n'est pas non plus honnête de faire répondre le conseiller fédéral aux questions posées aujourd'hui et de continuer vendredi. Alors, je fais la proposition concrète - et c'est une motion d'ordre - de couper court ici au débat, purement et simplement, et de le renvoyer à l'ordre du jour de demain. Je ne précise pas à quelle heure ce débat doit avoir lieu. Libre à la présidente et au Bureau de décider s'ils veulent le débat concernant la loi sur l'égalité avant celui-ci. Je me rallierai à leur manière de faire. Mais, j'insiste pour qu'on soumette au vote la proposition de couper court à la discussion et de la renvoyer à l'ordre du jour de demain jeudi 17 mars 1994. Abstimmung - Vote Für den Ordnungsantrag Schmied Walter 57 Stimmen Für den Ordnungsantrag der Präsidentin 38 Stimmen Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen Le débat sur cet objet est interrompu Schluss der Sitzung um 23.30 Uhr La séance est levée à 23 h 30

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Konsequenzen der Annahme der Alpen-Initiative Interpellation urgente du groupe radical-démocratique Conséquences de l'adoption de l'initiative des Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrsession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3066 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.03.1994

- 21:00 Date Data Seite 467-479 Page Pagina Ref. No 20 023 817 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.