

CH_VB 20017737 vom 28. September 1989

Bundesverwaltung, 1989-09-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20017737__td_

FR: CH_VB 20017737 du 28 septembre 1989

IT: CH_VB 20017737 del 28 settembre 1989

Erwägungen

E. 28

September 1989 N 1493 Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative #ST# Neunte Sitzung - Neuvième séance Donnerstag 28. September 1989, Vormittag Jeudi 28 septembre 1989, matin 08.00h Vorsitz - Présidence: Herr Iten 88.060 Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. August 1988 (BEI III, 745) Message et projet d'arrêté du 31 août 1988 (FF III, 708) Anträge siehe Detailberatung Propositions voir discussion par articles Präsident: Wir haben Ihnen zum Ablauf der Debatte über die Volksinitiativen «Begrenzung des Strassenbaus» und «Nationalstrassennetz» ein Papier austeilten lassen. Die Debatte ist beschränkt auf die Kommissions- und Fraktionssprecher. M. Meizoz, rapporteur: L'initiative populaire «Halte au béton - Stabilisation du réseau routier», déposée le 25 février 1986, demande que la Constitution fédérale soit complétée par un nouvel article 34quater, aux termes duquel le réseau routier, ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé, ne doit pas dépasser sa superficie totale, relevée au

E. 30

000 Tote, welche eben zum grossen Teil auf ein völlig veraltetes Strassennetz zurückzuführen sind. Unter anderem dank unseres modernen, gut ausgebauten Strassennetzes stehen wir in der Schweiz unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Fahrzeugbestände rund sechsmal besser da. Man hört immer wieder die Behauptung, neue Strassen zögen neuen Verkehr an. Selbst wenn Sie sie tausendmal wiederholen, wird sie trotzdem nicht wahr. Der private Strassenverkehr wickelt sich nicht einfach deshalb ab, weil Strassen da sind. Eine Fahrt wird nämlich nicht um ihrer selbst willen unternommen, sondern sie hat einen bestimmten Zweck. Pendler müssen zur Arbeitsstelle gelangen, das Strassentransportgewerbe muss seine Transporte im Dienste der Volkswirtschaft durchführen, und auch für die gesellschaftlichen Kontakte bedient sich das Volk u. a. des privaten Motorfahrzeugs. Völlig unrealistisch ist die Forderung der Initianten, das Strassennetz auf den Stand des 30. Aprils 1986 zurückzustutzen. Es müssten Strassenstücke abgebrochen werden, welche im Interesse der Verkehrssicherheit erstellt oder ausgebaut worden sind. Auch mit dem Gegenvorschlag Diener wäre es in Zukunft unmöglich, Umfahrungsstrassen zu erstellen, welche stark verkehrsbelastete Orte vom Durchgangsverkehr entlasten. Wir wissen alle, dass sich das Volumen des privaten Strassenverkehrs aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Entwicklung in Europa in Zukunft weiter vergrössern wird. An dieser Tatsache führt kein Weg vorbei, es sei denn, ein markanter andauernder Rückgang der Volkswirtschaft, welcher vom Initiativkomitee klar beabsichtigt und angestrebt wird. Es hat sich im Laufe der letzten 15 Jahre auch erwiesen, dass es weder mit fiskalischen Massnahmen noch mit irgendwelchen Behinderungen möglich ist, den privaten Strassenverkehr einzudämmen. Wenn heute eine

Initiative auf dem Tisch liegt, welche dies trotzdem wieder versucht, muss dies als reine «Zwängerei» beurteilt werden. In diesem Sinne bitte ich Sie, die Initiative abzulehnen.

Präsident: Frau Diener hat das Wort für eine persönliche Erklärung. Frau Diener: Herr Schmidhalter, ich möchte Ihnen kurz eine Antwort geben. Sie haben mich gebeten, darauf hinzuwirken, dass diese Initiative zurückgezogen wird, und Sie haben gesagt, diese Initiative sei ein Rückwärtssalto. Ich habe aber eingangs erwähnt, dass das eine der besten Initiativen ist, die es überhaupt je gegeben hat. Für mich ist diese Initiative ein Salto vorwärts in die Zukunft. Und das, was Herr Müller gesagt hat, dass der Mensch nicht von der Oekologie lebe, das ist ein Salto mortale!

M. Meizoz, rapporteur: Je vous remercie, Monsieur le Président, de m'accorder la parole en supplément au programme arrêté par la Conférence des présidents de groupe. Pour respecter les consignes données, je serai donc bref. Le contre-projet de Mme Diener corrige le texte de l'initiative sur deux points: à l'alinéa premier, la date de référence n'est plus celle du 30 avril 1986, mais celle du jour suivant l'adoption, par le peuple et les cantons, de l'article constitutionnel. Quant à l'alinéa 4, il est supprimé. Les dispositions édictées par les cantons et les communes ne sont donc plus réservées. Les propositions présentées par la minorité de la commission appellent quelques brefs commentaires. La modification de la date de référence ne change pas fondamentalement les données du problème. Le projet n'en deviendra pas plus crédible pour autant. Quant aux difficultés d'application d'une telle disposition, elles demeureraient très importantes. Il s'agit en l'occurrence d'un simple toilettage qui ne saurait faire illusion et qui ne rend pas l'initiative plus séduisante. Les dispositions de droit cantonal et communal n'étant plus réservées, la souveraineté des cantons et l'autonomie des communes s'en trouvent altérées. Cantons et communes se verraient ainsi privés d'une marge de manoeuvre et d'une liberté de choix que le texte de l'initiative leur ménageait pourtant et auxquelles ils tiennent beaucoup, si l'on en juge d'après le nombre élevé des votations populaires portant sur des objets routiers. On peut donc parler, dans cette situation, d'un amoindrissement des droits populaires et d'une atteinte portée à notre système fédéraliste. Le dépôt du contre-projet traduit bien un certain malaise qui habite les auteurs d'une initiative dont le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elle pêche contre le bon sens, initiative dont l'adoption - et c'est paradoxal - pourrait se révéler en fin de compte néfaste pour les transports publics utilisant le réseau routier. L'opération de rattrapage à laquelle nous convie Mme Diener ne rend pas le projet plus solide, plus attractif, plus viable. En définitive, le contre-projet marque plutôt un recul par rapport au texte de l'initiative. En conclusion, je vous signale que la commission, par 15 voix contre une et 2 abstentions, vous invite à rejeter la proposition de la minorité de la commission.

Präsident: Herr Müller-Meilen hat das Wort für eine persönliche Erklärung. Müller-Meilen: Frau Diener, manchmal liegt die Essenz eines Votums in der Nuance. Sie haben mir die Aussage vorgeworfen, der Mensch lebe nicht von der Oekologie. Das habe ich nie gesagt. Ich habe gesagt: Er lebt nicht von der Oekologie alleine. Er wünscht neben der gesunden Umwelt auch einen nicht allzu knappen Wohnraum, rechtsstaatliche Sicherheit, soziale Geborgenheit usw., und da liegt der wesentliche Unterschied. Wir betrachten nicht nur die ökologischen Probleme, sondern wir nehmen die ökologischen Probleme in eine Gesamtschau hinein, und das scheint uns grundlegend.

Hösli, Berichterstatter: Die Fraktionspräsidentenkonferenz hat die Berichterstatter ersucht, bei diesen zweiten Interventionen nur zu Fragen zu sprechen, die in der Kommission behandelt worden sind. Ich halte mich daran. Damit komme ich zum Minderheitsantrag Diener. Der Minderheitsantrag Diener ist in der Kommission mit 15 Stimmen gegen eine, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt worden. Heute haben wir von Kollege

Ammann gehört, welche Einstellung die SP hat; er hat aber nicht gesagt, wie er sich persönlich dazu stellt. Immerhin hatte ich in Erinnerung, dass er sich in der nationalrätlichen Kommission auch kritisch über den Antrag Diener geäußert hat. Ich habe im Protokoll nachgesehen und die Intervention Ammann gefunden. Zu Beginn heisst es: «Nationalrat Ammann sieht die Kantons- und Gemeindeautonomie durch diesen Gegenvorschlag noch stärker in Frage gestellt; er ist auf jeden Fall gegen eine Streichung von Absatz 4», und er schliesst, wie folgt - immer laut Protokoll -: «Er hat, sowohl was die Initiative als auch was den Gegenvorschlag angeht, Zweifel bezüglich deren Durchführbarkeit.» Soweit das Protokoll. Wir haben gewisse sympathische Züge im Antrag von Frau Diener gefunden. Sicher ist dieser Vorschlag weniger schlecht als die Initiative. Aber weniger schlecht heisst noch immer nicht gut genug. Deshalb beantrage ich Ihnen die Ablehnung. Bundesrat Ogi: Die fünf Volksinitiativen, die wir heute morgen behandeln, richten sich alle gegen den Strassenbau. Der Bundesrat beantragt Ihnen Ablehnung. Dabei nimmt der Bundesrat für sich durchaus in Anspruch, im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes zu handeln. Das hier sichtbare Misstrauen gegen den Strassenverkehr und gegen den Strassenbau ist in dieser Form unberechtigt. Strassen kann man nicht einfach als umweltfeindliche Bauwerke abtun, die in

28. September 1989 N 1503 Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative der Zukunft nichts mehr zu suchen haben. Der Bundesrat will keine ungebremste Ausbreitung des motorisierten Individualverkehrs. Kürzlich hat uns ein Franzose sogar als «Eisenbahnfetischisten» abgekanzelt. Wir stehen zur Renaissance der Bahn. Doch der Bundesrat steht auch zu einer gezielten, massvollen Weiterentwicklung des Strassennetzes. Frau Nationalrätin Diener: die von Ihnen erwähnten 20 Milliarden Franken bis zum Jahre 2010 sind nicht einmal eingeleitet, geschweige denn geplant. Wir haben - wie Sie wissen - andere Schwergewichte. Der Bundesrat trägt dem Wertewandel in der Bevölkerung hin zu mehr Umweltbewusstsein durchaus Rechnung. Der Bundesrat und die meisten Gegner der Initiativen hier im Parlament sind sensibel für die Umwelt, oder sagen wir vielleicht präziser: sensibler geworden. Wir haben keinen Betonklotz vor dem Kopf. Wir beklagen, wie Sie wissen, steigende Bodenpreise. Diese sind ein marktwirtschaftliches Signal für unser Wissen, dass der Boden unvermehrbar und wertvoll ist. Lieber zwei Millionen Gebäude bedecken schon unser Land, und täglich kommen neue dazu. Im Vergleich dazu ist der Landverbrauch für die Strassen vertretbar. Die in Betrieb stehenden Nationalstrassen bedecken 38 Quadratkilometer oder 1,2 Promille der produktiven Fläche unseres Landes. Wohnen, Arbeiten, Sich-auf-Verkehrswegen-Bewegen sind ebenso wichtige menschliche Bedürfnisse wie etwa landwirtschaftliche Produktion, Erholung in der Natur oder Erhaltung wertvoller Landschaft. Wir sollten uns hüten, immer wieder die eine Nutzung gegen die andere auszuspielen. Die Nutzung für den Verkehr ist nicht einfach minderwertig gegenüber anderer Nutzung. Wir müssen im Einzelfall eine Interessenabwägung machen dürfen, sensitiv, situativ und auch massvoll. Im Strassenbau heisst das konkret, sich ernsthaft mit den Anliegen von Umwelt- und Landschaftsschutz auseinandersetzen. Das tun wir heute ganz klar. Im Strassenbau heisst es aber weiter: Die Bedürfnisse der Landwirtschaft einbeziehen, und auch das vergessen wir nicht. Stichwort: Clavaleyres. Dann heisst es weiter, die Ressourcen gezielt und sparsam einsetzen. Die Sensibilität ist hier und heute ganz sicher vorhanden. Und es heisst weiter: Optimale statt maximale Verkehrsbewältigung anstreben. Das beweisen wir doch mit Taten. Kein Strassenprojekt wird heute übers Knie gebrochen. Dem sinnvollen Austausch der Güter, Herr Nationalrat Rebeaud, muss vermehrt Beachtung geschenkt werden. Sie haben das

richtig gesagt. Aber mit Ihrem Vorschlag lösen wir das Problem auch nicht, leider auch nicht das gravierendere Problem des CO₂. Wir ringen jeweils zusammen mit den Kantonen, den Regionen und den Gemeinden hart um die beste Lösung, auch wenn das sehr viel Geduld, Zeit und Geld kostet. Wir brauchen auch eine konsequente und verlässliche Politik. Politik ist die Kunst des Machbaren. Das gilt besonders in der leider emotionsgeladenen Strassenbaupolitik. Es darf kein «Teufel-Austreiben» werden. Auch das Ausland hat berechnete Erwartungen: nicht nur langfristige Bahnförderungen, sondern auch eine massvolle Weiterentwicklung des Strasseninfrastrukturnetzes. Die Schweiz im Herzen Europas hat auch hier eine Verantwortung zu tragen. Diese Gedanken wollte ich vorausschicken; ich begründe nun das Nein des Bundesrats zur ersten Initiative. Die Initiative «Stopp dem Beton» empfiehlt der Bundesrat zur Ablehnung. Die Kommission hat sich diesem Antrag mit sehr grossem Mehr angeschlossen. Die Initiative will das ganze Strassennetz, von der sechsspurigen Autobahn bis in die letzten Verästelungen in einem Weiler, erfassen. Der Bundesrat anerkennt gewisse Anliegen, die die Initianten zum Handeln bewogen. Der Bundesrat beschloss z. B., zumindest bis zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn und Bus 2000» keine wesentlichen Erweiterungen des Nationalstrassennetzes über das heute Geplante hinaus zu beantragen. Der Bundesrat bereitet auch griffige Massnahmen zur Luftreinhaltung vor und möchte sie mit Hilfe des Parlaments durchsetzen; wir werden das noch sehen. Die Initiative «Stopp dem Beton» ist aber zu extrem, zu einseitig, zu radikal und steht mit dem Rücken zur Zukunft. So geht es nicht. Sie ist überrissen, wie das Herr Nationalrat Dünki klar gesagt hat. Sie greift in subtile Planungen ein, sie braucht den Zweihänder, wo eigentlich ein feines Schnitzmesser richtig wäre. Es braucht das Augenmass, wie das Herr Nationalrat Ammann hier so schön betont hat. Der Tauschhandel - neue Strassen nur gegen Urbarisierung einer bestehenden Strasse - kann so nicht funktionieren und so nicht in die Tat umgesetzt werden. Die Initiative liefe auf ein Verbot, auf eine Verhinderung des Baus oder der Sanierung einer Strasse hinaus. Denn welche Strassen sollten - um ein Beispiel zu nennen - aufgehoben werden, wenn z. B. im Simmental nach der Streichung der N 6 von der Bevölkerung eine Dorfumfahrung gefordert wird? Wir dürfen berechnete Sanierungen nicht auf diese Weise sabotieren. Ein besonderer Pferdefuss dieser Initiative - es wurde mehrmals zum Ausdruck gebracht - ist der Stichtag vom 30. April 1986. Seither wurden viele sinnvolle und von den Regionen herbeigesehnte Strassen gebaut, die wir kaum mehr abreisen dürften. Die Liste wurde erwähnt, aber nicht vollzählig. Es würde vom nationalen Netz betroffen: bei der N 1 die Umfahrung von St. Gallen, bei der N 3 die Walenseeautobahn, bei der N 1c/N 20 die Nordumfahrung von Zürich, bei der N 8 Interlaken-Brienzwiler und bei der N 9 Bex-St-Maurice, die Umfahrung Martigny und das Teilstück Riddes-Sitten. Auch bestehende Nationalstrassenbaustellen wären gefährdet, so etwa bei der N 1 die Umfahrung von Genf, bei der N 4 die Durchfahrung von Schaffhausen, bei der N 5 die Strecke am Neuenburgersee oder bei Ligerz am Bielersee sowie bei der N 9 die Strecke Vallorbe-Chavornay, die demnächst eröffnet wird. Der Gegenentwurf von Frau Nationalrätin Diener würde einige dieser Strassenzerstörungsprobleme oder -plane wenigstens unnötig machen. Die Initiative wäre aber auch dann unannehmbar, wenn sie erst ab dem Abstimmungstag wirksam würde. Wir brauchen in der Verkehrspolitik Flexibilität, auch in Zukunft. Wir brauchen Freiraum für massgeschneiderte Lösungen. Wir brauchen konstruktive Ideen und keine Fesseln. Zudem bietet der Gegenentwurf keine Lösung für die Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Kantonen. Die Initiative scheint à première vue in ihrem Absatz 4 die Strassenhoheit der Kantone zu respektieren.

Dieser Eindruck - wenn ich das richtig verstanden habe - täuscht. Die Formulierung ist jedenfalls für den Vollzug sehr unglücklich. Die meisten Kantone kennen das Finanzreferendum. Das Abreissen oder Urbarisieren einer bestehenden Strasse als Ausgleich für eine neue Strasse ist aber nicht gratis. Lehnt das Stimmvolk beispielsweise einen Strassenabreisskredit ab und bewilligt es zugleich Geld für eine neue Strasse, was gilt dann? Was soll der Bund tun? Wird der Wille des Stimmbürgers respektiert? Das ist eine zentrale Frage. Mit dem Gegenentwurf von Frau Diener kämen wir hier nur vom Regen in die Traufe. Frau Nationalrätin Diener lässt diesen Absatz 4 einfach weg und macht die Sache damit vollends unklar, oder mit anderen Worten: in der Version Gegenentwurf Diener könnte die kantonale Strassenhoheit völlig untergehen. Der Bundesrat hat ganz bewusst auf einen eigenen Gegenvorschlag verzichtet. Es gibt Fälle, in denen sich kein vernünftiger Inhalt für einen Gegenvorschlag finden lässt. Der Bundesrat hält andere Massnahmen für viel wirkungsvoller, für viel subtiler, um Nachteile des motorisierten Strassenverkehrs zu verringern. Ich nenne Ihnen nur die wichtigsten Bereiche, in denen wir handeln: bei der Luftqualität: technische Massnahmen, Katalysator, Grenzwerte, Qualität der Treibstoffe; bei der Lärmbekämpfung: Massnahmen an der Quelle, baulicher Schutz, Tempolimiten; beim Kulturlandschutz: Optimierung statt Maximierung der Projekte, Prüfen von Tunnellösungen, usw. Das Fazit zu dieser Initiative: Sie ist extrem. Sie bringt einen Kompetenzwirrwarr. Sie behindert subtile Planungen und massvolle Einzelentscheide. Sie verhindert faktisch notwendige Strassensanierungen - in einem Satz: Sie verhindert massgeschneiderte Lösungen. Namens des Bundesrates beantrage ich Ihnen - mit der Kommissionsmehrheit -, die Initiative und auch den Gegenentwurf von Frau Diener abzulehnen.

Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire 1504 N 28 septembre 1989 Präsident: Herr Ammann hat das Wort für eine persönliche Erklärung. Ammann: Die Erklärung des Kommissionsprechers, Fritz Hösli, veranlasst mich zu einer ganz kurzen Entgegnung. Ich weiss nicht, ob es richtig war, das Kommissionsprotokoll hier zu zitieren, bin aber persönlich seit jeher für Transparenz der Kommissionsberatungen eingetreten und habe nichts zu verbergen. Insbesondere kann ich hier keinen fundamentalen Gegensatz zu meiner Haltung in der Kommission erkennen. Das ersehen Sie aus folgendem Zitat aus meinem vorgängigen Votum zur Initiative: «Eine solch undifferenzierte Lösung wird den sehr unterschiedlichen Verhältnissen in unserem Lande kaum gerecht werden.» Daraus sind meine deutlichen Vorbehalte, die ich der Initiative gegenüber nach wie vor habe, ersichtlich. Die Kommissionsberatungen selbst und seitherige Konsultationen - auch innerhalb unserer Fraktion - haben zwar ergeben, dass die föderalistischen Vorbehalte, die ich in der Kommission der Initiative gegenüber äusserte, nicht als derart gravierend einzustufen sind. Diese mildere Beurteilung reicht indessen nicht dazu aus, dass ich dieser Initiative hier zustimmen könnte. Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Detailberatung - Discussion par articles Titre 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. Ibis Antrag der Kommission Mehrheit Ablehnung des Antrages der Minderheit Eventualantrag der Minderheit (Diener) (für den Fall, dass der Hauptantrag der Minderheit zu Artikel 2 abgelehnt wird) Abs. 1 Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet. Abs. 2 Der Gegenentwurf lautet: Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt: Art. 36quater (neu) Abs. 1 Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und

öffentlich zugänglich ist, darf den am Tage nach der Annahme dieses Verfassungsartikels durch Volk und Stände festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten. Abs. 2 Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden. (= Initiativtext) Abs. 3 Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmebewilligung erteilen: a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann; b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojektes Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen. (= Initiativtext) Art. Ibis Proposition de la commission Majorité Rejeter la proposition de la minorité Proposition subsidiaire de la minorité (Diener) (en cas de rejet de la proposition principale de la minorité concernant l'article 2) Al. 1 Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis au vote du peuple et des cantons. Al. 2 Le contre-projet a la teneur suivante: La Constitution fédérale est complétée comme il suit: Art. 36quater (nouveau) Al.1 Le réseau routier ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé ne doit pas dépasser sa superficie totale relevée le jour qui suit l'adoption de cet article constitutionnel par le peuple et les cantons. Al. 2 De nouvelles routes ou extensions de routes ne peuvent être réalisées que si des surfaces équivalentes du réseau routier suisse ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé sont réaffectées à d'autres fins dans la même région. (= texte de l'initiative) Al. 3 Les cantons peuvent accorder une dérogation dans les cas suivants: a. Lorsqu'une région à habitat dispersé se trouve dans une situation intolérable en raison d'une desserte insuffisante et qu'aucune solution de rechange ne peut être envisagée; b. Lorsque l'abandon d'un projet de route ou d'autoroute rend nécessaires des travaux d'adaptation au réseau routier. (= texte de l'initiative) Art. 2 Antrag der Kommission Mehrheit Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Minderheit (Diener) Hauptantrag die Initiative anzunehmen. Eventualantrag (für den Fall, dass der Hauptantrag abgelehnt wird) die Initiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen. Antrag Herzog Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen. Art. 2 Proposition de la commission Majorité Adhérer au projet du Conseil fédéral Minorité (Diener) Proposition principale d'approuver l'initiative. Proposition subsidiaire (en cas de rejet de la proposition principale) de rejeter l'initiative et d'approuver le contre-projet. Proposition Herzog L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

28. September 1989 N 1505 Nationalstrassennetz. Volksinitiativen Art. 2 Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 122 Stimmen Für den Hauptantrag der Minderheit und den Antrag Herzog

E. 33

Stimmen Für den Eventualantrag der Minderheit 47 Stimmen Dagegen 115 Stimmen
Präsident: Damit entfällt der Eventualantrag der Minderheit zu Artikel Ibis.
Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussentwurfes 126
Stimmen Dagegen 29 Stimmen An den Ständerat-Au Conseil des Etats #ST# 89.009
Nationalstrassennetz. Volksinitiativen Réseau des routes nationales. Initiatives populaires
Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Januar 1989 (BBI I, 641) Message et projet
d'arrêté du 25 janvier 1989 (FF 1,617) Anträge siehe Detailberatung Propositions voir
discussion par articles M. Pidoux, rapporteur: La brièveté du temps qui m'est imparti

m'oblige à vous présenter un rapport succinct.

1. Procédure. Votre commission s'est réunie les 10 et 11 août 1989 à Lausanne, en présence de M. Ogi, conseiller fédéral, et de ses collaborateurs. Elle a entendu les représentants des quatre comités d'initiative et ceux des cantons concernés. Les initiatives ne portent pas sur le tracé des autoroutes ou sur leurs modalités d'exécution mais bien sur leur principe. Aussi la commission a-t-elle pu se dispenser d'effectuer des inspections locales, d'autant plus que la moitié de ses membres avaient déjà visité les lieux lorsqu'ils faisaient partie de la Commission Steinegger. Les exigences d'un débat organisé contraignent le président de votre commission à se concentrer sur les problèmes généraux et sur les deux initiatives touchant la Suisse romande, le rapporteur de langue allemande traitant des deux initiatives concernant principalement les cantons de Zurich et de Berne-Soleure.
2. Généralités. L'article 36bis de la Constitution fédérale charge la Confédération d'établir un réseau de routes nationales, construit et entretenu par les cantons. L'Assemblée fédérale a déclaré nationales les voies de communication les plus importantes pour notre pays, par un arrêté de 1960 complété à trois reprises, notamment pour y intégrer la Transjurane. En 1978, à une nette majorité des votants et à l'unanimité des cantons, le souverain a rejeté une initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» qui aurait modifié les règles s'appliquant au réseau de ces routes. Il faut donc s'y tenir. Vingt ans après la fixation de ce réseau, on a procédé à son réexamen. Se fondant sur les travaux de la Commission Biel, qui avait apprécié six tronçons remis en question, le Parlement a maintenu dans le réseau des routes nationales le tronçon de la N 1, entre Yverdon et Avenches, et celui de la N 4, entre Wettswil et Knonau, retranchant en revanche du réseau la route du Rawyl. Le réexamen des routes nationales a pris fin par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986.
3. Les quatre initiatives. C'est contre cette décision des Chambres que quatre comités, chapeautés par l'Association suisse des transports, ont lancé dans les premiers mois de 1987 des initiatives populaires visant à compléter l'article 36bis de la constitution, de façon qu'aucune autoroute ne soit construite entre Moral et Avenches, dans le district de Knonau, entre Bienne et Soleure-Zuchwil et dans le canton du Jura. En d'autres termes, les tronçons concernés devraient être automatiquement radiés du réseau des routes nationales. A la suite du Conseil fédéral, votre commission admet que ces initiatives sont recevables dans leur forme. Elles ne visent cependant pas à proposer une mesure, mais à interdire une réalisation conforme à la loi. Le réseau des routes nationales comprend 1856 kilomètres dont près de 1500 sont en activité. Les initiatives visent à ne pas construire quatre tronçons de 137 kilomètres au total, soit 7 pour cent du réseau.
4. Les avantages des autoroutes. Le réseau des routes nationales est cohérent. Il n'est pas question de rendre pourfavo-riser le trafic individuel. La route accueille le 80 pour cent des transports de personnes et le 50 pour cent des transports de marchandises. Les coupures du réseau proposées par les auteurs de l'initiative ne détourneront pas de la route ce trafic. Elles ne feront que reporter sur d'autres voies le trafic qui devrait emprunter les tronçons d'autoroute contestés. Ce seront les villages qui souffriront de ce trafic supplémentaire qui ne se déroulera pas sur des routes construites pour l'accueillir. Pour cette première raison et par respect des hommes, la majorité de la commission a rejeté les quatre coupures d'autoroutes proposées par l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles». Elle considère que l'achèvement des autoroutes prévues est un acte écologique, d'autant plus que le réseau des routes nationales n'est pas excessif en Suisse, même si on l'aurait conçu vraisemblablement de façon différente de nos jours. Il ne représente que le 1,2 pour mille de la surface productive du pays. En Europe, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne ont un réseau

d'autoroutes plus dense que le nôtre. Enfin, les derniers tronçons d'autoroute seront construits d'une manière respectueuse de l'environnement. Les techniques se sont affinées, on a choisi les itinéraires les moins dommageables, multiplié les tunnels et protégé les paysages. C'est l'aspect positif de l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles». 5. L'initiative contre la N1. Les auteurs de l'initiative proposent cumulativement de couper la N 1 entre Yverdon et Avenches et la N 5 entre Biemme et Soleure-Zuchwil. Il faut cependant bien achever l'axe traversant notre pays de l'est à l'ouest. Il est évident que la N 12 ne remplit pas cette fonction. C'est une route nationale de deuxième classe, "culminant à près de mille mètres d'altitude; les poids lourds l'évitent en raison de nombreux accidents en hiver et ils empruntent la route de la Broyé, qui suit la pente naturelle, diminuant ainsi leur consommation de carburant. Les représentants de l'administration fédérale ont établi que, selon les derniers comptages du trafic, il passe davantage de camions à Henniez, au milieu d'un village, sur une route à deux voies, que sur l'autoroute du Gothard, dans le canton d'Uri. Il y a donc lieu d'attirer les camions qui roulent de Berne à Morat sur une autre route plate, pour rejoindre Genève, le parcours de Berne à Genève étant d'ailleurs raccourci de 40 kilomètres par rapport à la N 1. Enfin, le peuple vaudois s'est prononcé en faveur de cette autoroute. Aussi votre commission vous recommande-t-elle, par 18 voix contre 4 et une abstention, d'inviter le peuple à rejeter cette initiative. 6. L'initiative contre la Transjurane. Les représentants du Comité d'initiative ont reconnu devant votre commission que l'initiative visait moins à ne pas construire la Transjurane qu'à exercer une pression pour obtenir la constitution d'un fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement. Une telle initiative, qui ne concerne l'autoroute que sur le canton du Jura et non sa continuation sur le canton de Berne, est donc

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band IV Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 09 Séance Seduta Geschäftsnummer 88.060 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 28.09.1989 - 08:00 Date Data Seite 1493-1505 Page Pagina Ref. No 20 017 737 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.