

der Europäischen Zivilluftfahrt-Kommission ECAC unterstützt. Beide Institutionen betonen im übrigen die Wichtigkeit der technischen und finanziellen Unterstützung der Länder der Dritten Welt im Bereich ihrer Flughafensicherheit. In diesem Rahmen beantragt Ihnen der Bundesrat, das Ergänzungspotokoll zum Uebereinkommen von Montreal ebenfalls zu unterstützen. Der gute Ruf unseres Landes in bezug auf die Sicherheit seiner Flughäfen muss unbedingt erhalten bleiben. Dazu kann dieses Protokoll auf rechtlicher Ebene einen Beitrag leisten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

38 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

88.060

**Begrenzung des Strassenbaus.  
Volksinitiative**

**Stabilisation du réseau routier.  
Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. August 1989 (BBI III, 745)  
Message et projet d'arrêté du 31 août 1989 (FF III, 708)

Beschluss des Nationalrates vom 28. September 1989  
Décision du Conseil national du 28 septembre 1989

tische Folgen haben müssten. Die Annahme der Initiative müsste zwingend dazu führen, dass alle seit 1986 gebauten Strassen – also Autobahnen, kantonale Hauptstrassen und auch Gemeindestrassen – oder mindestens ebenso viele Kilometer alte Strassen beseitigt werden müssten. Betroffen wären die 1987 eröffnete Walenseeautobahn N 3, das 1986 eröffnete Autobahnteilstück Biasca–Gorduno, dann die grossräumige Autobahnumfahrung von St. Gallen, auch die Nordumfahrung Zürich, ferner die Abschnitte Interlaken–Brienzwiler sowie die Umfahrung von St. Moritz. Unter die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung würden auch alle seit 1986 erstellten kantonalen und kommunalen Strassen fallen, die notwendigerweise in neuen Wohnsiedlungen erstellt werden müssen.

Abgesehen von der verkehrspolitischen Problematik wären, wie der Bundesrat in der Botschaft zu Recht ausführt, beträchtliche volkswirtschaftliche Schäden in Kauf zu nehmen. Neben dem Strassenbau würde auch jede andere Bauentwicklung massiv eingeschränkt und die weitere Erschliessung von Industrie- und Gewerbezonen würde in vielen Fällen vereitelt. Besonders hart betroffen wären die Entwicklungs- und Randregionen, wo eine Blockierung der wirtschaftlichen Entfaltung fatale Folgen haben müsste.

Diesen materiellen Überlegungen fügt der Bundesrat noch rechtliche und staatspolitische bei, die gegen das Volksbegehren ins Feld geführt werden. Das vorgeschlagene neue Verfassungsrecht würde nämlich die kantonale Strassenhoheit empfindlich einschränken, dem Bund aber die zur Durchsetzung des neuen Rechts entsprechenden Kompetenzen nicht zugestehen.

Angesichts dieser vielfältigen und gravierenden Auswirkungen und Fragwürdigkeiten, die mit der Volksinitiative verbunden wären, kann es nicht erstaunen, dass der Bundesrat sich deutlich für eine Ablehnung ausgesprochen hat. Der Nationalrat ist zum selben Schluss gekommen und hat mit 126 zu 29 Stimmen beschlossen, dem Volk die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Verwerfung zu empfehlen.

Die Kommission unseres Rates ist zur gleichen Auffassung gelangt. Sie beantragt Ihnen einhellig mit 8 Stimmen, bei einer Enthaltung, Ablehnung der Volksinitiative ohne Gegenvorschlag. Sie teilt die in der Botschaft und auch in der nationalrätslichen Debatte zum Ausdruck gekommenen Überlegungen und Argumentationen, die zur Ablehnung der Volksinitiative führen müssen, weitgehend. Mit ihrer Annahme würden in erster Linie Gemeindestrassen betroffen. Sie schmäler zu machen und die Fläche wieder anzupflanzen wäre wohl in den meisten Fällen gar nicht möglich und sicher nicht sinnvoll. Auch der Bau von neuen Wohnsiedlungen sowie Industrie- und Gewerbeüberbauungen würden weitgehend verunmöglicht. Eine derart restriktive und prohibitive Politik würde auch den Zielsetzungen der Raumplanung zuwiderlaufen.

Da, wie gesagt, vor allem Kantons- und Gemeindestrassen betroffen wären, wären starke Eingriffe in die Kompetenzen dieser Gemeinwesen unvermeidlich. An der bestehenden Kompetenzauflistung zwischen Bund und Kantonen im Strassenbau, die sich bewährt hat, sollte nicht ohne Not gerüttelt werden. Es geht hier auch um einen Bereich, bei dem der Bürger erfahrungsgemäss ein deutliches Interesse bekundet und die Möglichkeit haben will, mitbestimmen zu können.

Wenn wir diese Initiative ablehnen, dann nicht, um einem ungestümen Strassenbau Tür und Tor zu öffnen, sondern um notwendige Erschliessungen, insbesondere auch für Randgebiete, zu ermöglichen. Zu denken ist etwa an die Zubringer- und Abholfunktion zum und vom öffentlichen Verkehr. Neben der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sollen auch dort, wo es die Umstände erfordern und wo es die Sicherheit gebietet, Kantons- und Gemeindestrassen ausgebaut oder neu erstellt werden können. Das wäre bei einer Annahme der Initiative weitgehend ausgeschlossen.

In der nationalrätslichen Debatte ist auch darauf hingewiesen worden, dass die für das Strassennetz beanspruchte Gesamtfläche in unserem Land 665 000 km<sup>2</sup> und diejenige für das Schienennetz 135 000 km<sup>2</sup> ausmacht. Beim Strassennetz sind das 1,6 Prozent der gesamten Fläche unseres Landes. Auf diesem vorhandenen Strassennetz werden, auf den Flächen-

**Hunziker, Berichterstatter:** Die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» stammt von einem Ad-hoc-Komitee, dem vor allem Vertreter der Grünen und der Poch angehören. Sie ist am 25. Februar 1986 mit 111 277 gültigen Unterschriften eingereicht worden. Sie verlangt eine Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 36quater, mit dem der Umfang des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand vom 30. April 1986 zurückgeführt werden soll. Es wird im weiteren gefordert, dass Strassen, die seither erweitert oder gebaut worden sind, in der Weise kompensiert werden, dass in der gleichen Region eine entsprechende Strassenfläche anderen Zwecken zugeführt wird. Ausnahmen sind lediglich vorgesehen für dünn besiedelte Gebiete oder dort, wo wegen Aufgabe eines Strassenprojektes Anpassungen vorgenommen werden müssen. Schliesslich wird noch vorgesehen, dass Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau vorbehalten werden.

Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten, diese Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Insbesondere begründet er seine Haltung damit, dass Vorkehren verlangt werden, die praktisch kaum durchführbar wären und wenn schon dann in mehrfacher Hinsicht äusserst problema-

bedarf umgerechnet, wesentlich mehr Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer bewältigt als auf der Schiene. Mit diesem Hinweis soll nicht etwa die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Frage gestellt werden. Es geht lediglich darum, zum Teil falsche oder bewusst überspitzte Aussagen ins richtige Licht zu rücken.

Bezüglich der aus dem Verkehr resultierenden Umweltbelastung ist festzuhalten, dass ihre Ursachen nicht im Straßenbau zu suchen sind, sondern in den Abgasen der Fahrzeugmotoren. Dem ist beizukommen mit technischen Vorkehren, beispielsweise mit Katalysatoren.

Was schliesslich die Verkehrssicherheit anbelangt, darf sicher festgehalten werden, dass die Rückführung des schweizerischen Strassenetzes auf den Stand vom 30. April 1986 nicht etwa eine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung mit sich bringen müsste.

Wie unrealistisch die Vorstellungen der Initianten sind, ergibt sich aus der in der Begründung gegebenen Umschreibung des sogenannten staatspolitischen Ziels. Es wird dort erklärt, die Zahl der zugelassenen Motorfahrzeuge müsste etwa auf den Stand von 1960 reduziert werden. Das würde also heißen, dass die bis Ende 1988 in der Schweiz zugelassenen 3,2 Millionen Motorfahrzeuge auf 530 000 reduziert werden müssten, also auf beinahe einen Fünftel. Ein solches Ziel ist nicht nur unerreichbar, es ist auch unsinnig.

In der Kommission ist auch die Verfassungsmässigkeit der Initiative erörtert worden. Da es sich um eine Verfassungsinitiative handelt, stellt sich nach ihrer Auffassung diese Frage gar nicht.

Unsere Kommission ist bezüglich der angeführten Argumente nicht überall einer Meinung, wohl aber in der politischen Gesamtwürdigung. Sie beantragt Ihnen einhellig, bei einer Enthaltung, Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag.

**Bundesrat Ogi:** Herr Ständerat Hunziker hat die Vorlage einwandfrei erläutert. Ich möchte nur noch kurz etwas dazu sagen.

Die Initiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» ist einfach zu extrem, zu einseitig, zu radikal und steht mit dem Rücken zur Zukunft. So geht es nicht. Sie greift in subtile Planungen ein, sie braucht den Zweihänder, wo ein feines Schnitzermesser richtig wäre. Der Bau von neuen Strassen nur bei Urbanisierung einer bestehenden Strasse kann so nicht funktionieren und kann so auch nicht in die Tat umgesetzt werden.

Die Initiative würde zu einem Verbot, zu einer Verhinderung des Baus oder der Sanierung der Strassen führen. Das können wir nicht akzeptieren; welche Strassen sollten, um ein Beispiel zu nehmen, aufgehoben werden, wenn im Simmental z. B. nach der Streichung der N 6 von der Bevölkerung tatsächlich eine Dorfumfahrung gefordert wird? Wir dürfen berechtigte Sanierungen nicht auf diese Weise sabotieren.

Ein besonderer Pferdefuss dieser Initiative ist auch der Stichtag des 30. April 1986. Seither wurden – Herr Ständerat Hunziker hat es gesagt – viele sinnvolle, von den Regionen herbeigesehnte Strassen gebaut, die wir kaum mehr abreißen können.

Herr Ständerat Hunziker hat auch erwähnt, welche Strassen betroffen wären – geplante oder im Bau stehende. Zusätzlich wären betroffen: die Umfahrung von Genf, die Durchfahrt von Schaffhausen, die N 5 am Neuenburgersee und bei Ligerz sowie die vor einigen Wochen eröffnete N 9 Vallorbe–Chavornay. Wir brauchen Flexibilität, auch in Zukunft. Wir brauchen Freiraum für massgeschneiderte Lösungen. Wir brauchen konstruktive Ideen und keine Fesseln.

Ich bitte Sie deshalb, diese Initiative ebenfalls abzulehnen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

## **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

35 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

89.009

## **Nationalstrassennetz. Volksinitiativen**

### **Réseau des routes nationales. Initiatives populaires**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Januar 1989 (BBI, 641)  
Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1989 (FFI, 617)

Beschluss des Nationalrates vom 28. September 1989  
Décision du Conseil national du 28 septembre 1989

*Anträge siehe Detailberatung  
Propositions voir discussion par articles*

**Präsident:** Wir schlagen Ihnen vor, zunächst eine allgemeine Aussprache über alle Initiativen zu halten und hernach die Initiativen einzeln zu behandeln, wobei natürlich das Wort zu jeder Initiative frei ist. – Sie sind damit einverstanden.

**Lauber, Berichterstatter:** Das Thema, das uns heute beschäftigt, ist keineswegs neu. 1986 haben wir eingehend über die Botschaft des Bundesrates betreffend die Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken beraten. Bereits damals wurde in unserem Rat mit deutlichem Mehr der Bau der N 1 zwischen Murten und Yverdon und der N 4 im Kronauer Amt beschlossen. Im Jahre 1985 hatte der Ständerat beschlossen, einer Standesinitiative betreffend Ueberprüfung der N 5 zwischen Solothurn und Biel keine Folge zu geben.

Die Standpunkte in diesen Fragen sind heute grossenteils die gleichen wie damals und dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Auf die einstimmige Unterstützung der N 16, der Transjurastrasse, durch unseren Rat im Jahre 1984 muss ich nicht mehr eingehen, weil die Initiative für einen autobahnfreien Jura inzwischen zurückgezogen worden ist.

Die Kommission hat am 8. November die Initiativen beraten. Auf eine Anhörung des Initiativkomitees wurde verzichtet, nachdem die nationalrätliche Kommission das schon getan hatte. Auch Besichtigungen im Gelände waren nicht notwendig, weil 1985 und 1986 solche vorgenommen worden waren und es heute ohnehin nicht um die Linienführung geht, sondern um die Frage «Lücke, ja oder nein?» Die Initiativen sind Ausdruck einer veränderten Einstellung gegenüber dem Auto, dem Strassenbau, generell der Mobilität. Sie haben ihren Ursprung in der Sorge um unsere Umwelt. Es wäre daher falsch, den Initianten Missbrauch der demokratischen Rechte vorzuwerfen.

Die Frage für uns ist, ob diese Initiativen für die Schonung der Umwelt etwas bringen und welche Auswirkungen sie in anderen Bereichen haben werden. Diese Bilanz sieht nicht gut aus. Es wird kaum ein Automobilist auf eine Fahrt verzichten oder die Bahn benutzen, wenn die zur Diskussion stehenden Strecken nicht gebaut werden. Die Lücken können leicht und ohne allzu grosse Zeitverluste umfahren werden. Der Verkehr

## 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	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.060
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.11.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	667-668
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 219