

Das sind eigentlich Forderungen, die Sie alle, da Sie ja Politikerinnen und Politiker sind, in Ihren Kantonen, an Ihren Orten brauchen, um zu erklären, was unsere Verkehrspolitik ist. Wenn wir nicht regelmässig, gebündelt diese Auskunft bekommen, ist es uns nicht möglich, politische Forderungen zu stellen, die dann flankierend sind zu dem, was jetzt immer versprochen wird. Diese Auskünfte sind doch das Rüstzeug für unser Weitergehen! Es ist nicht ein Misstrauensvotum gegenüber dem Bundesrat, es sind keine zwingenden politischen Forderungen. Das einzige, was wir wünschen, ist Auskunft. Wenn Sie als Parlamentarierinnen und als Parlamentarier nicht einmal mehr Auskunft wünschen, wenn Sie einfach so viel dem Bundesrat und seiner Verkehrspolitik glauben, dann haben Sie sich doch ein Stück weit auch von Ihrem Mandat und von Ihrer Aufgabe, die Sie haben, verabschiedet. Der Bundesrat antwortet, dieses Postulat 2 der Kommissionsminderheit sei nicht nötig, weil ja an sich sowieso regelmässig verschiedene Analysen gemacht werden. Aber gerade wenn solche Analysen gemacht werden, ist es doch ein kleiner Schritt, uns diese dann auch regelmässig zukommen zu lassen, anstatt sie verstreut einerseits in der SBB-Rechnung, andererseits irgendwo beim BAV in einem Bericht und dann eventuell noch in einem Bericht der Litra zur Mobilitätsentwicklung zu publizieren. Ich möchte Sie bitten: Geben Sie doch mit diesem Postulat dem Bundesrat ein Zeichen, dass wir auch eine innenpolitische Transparenz brauchen, dass wir ein Rüstzeug brauchen, auch um unsere künftige Verkehrspolitik rechtfertigen zu können. Im Namen der Minderheit bitte ich Sie, dieses Postulat 2 zu unterstützen.

Fischer-Seengen, Berichterstatter: Die Kommission lehnt auch dieses Postulat mit 13 zu 5 Stimmen ab.

Frau Diener, Sie bekommen doch jede Menge Papier, und ich finde es nicht sinnvoll, wenn ausgerechnet die Grünen nach noch mehr Papier schreien. Wir sollten etwas Ökonomie der Kräfte betreiben. Wir sollten sparsam umgehen, nicht nur mit dem Papier, sondern auch mit den Personalressourcen des Bundes.

Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen.

Präsident: Herr Bundesrat Ogi lehnt das Postulat ab.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	37 Stimmen
Dagegen	64 Stimmen

92.048

*Kombinierter Verkehr. Europäisches Uebereinkommen
Transport combiné. Accord européen*

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

Detailberatung – Discussion par articles

Bundesbeschluss betreffend das Europäische Uebereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängenden Einrichtungen (AGTC)

Arrêté fédéral concernant l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

100 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.016

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

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

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Februar 1992 (BBl II 877)

Message et projet d'arrêté du 12 février 1992 (FF II 865)

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

91.303

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

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

Wortlaut der Initiative vom 4. März 1991

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

Art. 36quater (neu)

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

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

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

Uebergangsbestimmungen, Art. 19 (neu)

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

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

Texte de l'initiative du 4 mars 1991

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

Article 36quater (nouveau)

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

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

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

Dispositions transitoires. Article 19 (nouveau)

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

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

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

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

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

Begründung der Initianten (gekürzt)

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

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

Ausgangslage

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

Grundanliegen der Standesinitiative

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

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

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

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

Würdigung der Vorlage

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

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

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

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

Bedeutung einer Standesinitiative

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

Antrag

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

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

Erwägungen der Kommission

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

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

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

Art. 1

Ziele

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

Art. 2

Förderungsmassnahmen

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

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

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

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

Développement des auteurs de l'initiative (résumé)

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

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

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

Situation initiale

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

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

Objectifs fondamentaux de l'initiative cantonale

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

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

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

Appréciation du projet

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

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

Importance de l'initiative cantonale

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

Proposition

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

Considérations de la commission

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

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

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

Art. 1**Buts**

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

Art. 2**Mesures de promotion**

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

Antrag der Kommission**Mehrheit**

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

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

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission**Majorité**

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

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

Donner suite à l'initiative

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zunächst behandelt die Alpen-Initiative alle gleich. Sie richtet sich keineswegs nur gegen ausländische Transporteure. Diese Behauptung lässt sich weder aus dem Wortlaut noch aus dem Sinn der Initiative ableiten. Ich gebe ein Beispiel: Ein Transporteur, der Güter von Frankfurt nach Mailand befördert, muss dies mindestens von Basel nach Chiasso (nach der Initiative) auf der Schiene tun. Vernünftigerweise wird er es auf der ganzen Strecke so halten. Diese Vorschrift gilt unabhängig davon, ob dieser Transporteur nun Schweizer, Italiener oder Holländer ist oder sonst einer Nationalität angehört. Werden diese Güter aber nur von Frankfurt nach Lugano befördert, also importiert, ist die Verlagerung auf die Schiene nicht zwingend. Dies gilt wiederum unabhängig von der Nationalität des Transporteurs. Es wird also niemand durch diese Initiative diskriminiert. Die Inländerbehandlung ist absolut gewährleistet.

Hinzu kommen die Fristen. Dies ist der einzige Punkt, in welchem sich die Alpen-Initiative von der Standesinitiative Uri unterscheidet. Die Alpen-Initiative legt eine Uebergangsfrist von 10 Jahren fest. Wenn sie also 1993 angenommen wird und 1994 in Kraft tritt, muss die Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Grenze zu Grenze im Jahr 2004 abgeschlossen sein, ziemlich genau zum Zeitpunkt, in welchem das Transitabkommen, das wir heute beschlossen haben, auslaufen wird. Das Schweizervolk wird dannzumal froh sein, dass es 1993 so weitsichtig war und die Alpen-Initiative angenommen hat. Ohne Transitabkommen und ohne die Bestimmungen der Alpen-Initiative würde das Schweizervolk dann mit ganz leeren Händen dastehen.

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

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

könnte, nämlich den Transitgüterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

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

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

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

Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr. Volksinitiative

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.016
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1992 - 08:30
Date	
Data	
Seite	2606-2612
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 062

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.