

Elfte Sitzung – Onzième séance

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

08.15 h

Vorsitz – Présidence: Herr Piller

92.016

Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr. Volksinitiative

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

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

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

91.303

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

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

Wortlaut der Initiative vom 4. März 1991

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

Art. 36quater (neu)

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

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

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

Uebergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

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

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

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

Texte de l'initiative du 4 mars 1991

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

Art. 36quater (nouveau)

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

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

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

Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)

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

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

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

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

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

Begründung der Initianten (Kurzfassung)

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

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

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

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

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

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

Grundanliegen der Standesinitiative

Die Initianten begründeten das Volksbegehren wie folgt:

«Durch Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsverschandelung 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 Zeitraumes vollzogen werden muss. Ueberdies verlangt der Vorschlag aber bereits für die Zwischenzeit Massnahmen, welche die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschleunigen.

Würdigung der Vorlage

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

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

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

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

Bedeutung einer Standesinitiative

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

Antrag

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

Erwägungen der Kommission

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

Die Standesinitiative lautet weitgehend gleich wie die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (92.016). Einzig Absatz 2 von Artikel 20 der 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, einen Teil der Standesinitiative Uri als Gegenvorschlag zur erwähnten Volksinitiative zur Abstimmung zu bringen, wird mit dem Geschäft 92.016 behandelt.

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

Art. 1

Ziele

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

Art. 2

Förderungsmassnahmen

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

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

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

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

Développement des auteurs de l'initiative (résumé)

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

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

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

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

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

Situation initiale

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

Objectifs fondamentaux de l'initiative cantonale

Les auteurs de l'initiative ont justifié comme il suit leur projet:

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

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

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

Appréciation du projet

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

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

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

Importance de l'initiative cantonale

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

Proposition

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

Considérations de la commission

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

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

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

Art. 1

Buts

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

Art. 2

Mesures de promotion

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

Antrag der Kommission

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

Proposition de la commission

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

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

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

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

2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem 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. 20 (neu)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nun hat uns seinerzeit die EG im Verkehrsbereich Zusagen gemacht für den Fall, dass der EWR nicht zustande kommen sollte. Die EG hat sich bereit erklärt, im Rahmen des Transitvertrages ein bilaterales Abkommen auf der Grundlage des Acquis und der Nichtdiskriminierung und ein bilaterales Abkommen über den Marktzugang für Transporteure abzuschliessen. Auch werden wir weiterhin – gerade nach dem 6. Dezember 1992 – in diesem Bereich auf einen konstruktiven Dialog mit der EG angewiesen sein. Wir haben in der Tat aktuelle Anliegen genug, die einer Lösung zugeführt werden müssen.

Diese Umstände, aber auch die Tatsache, dass das Transitabkommen dereinst eine Fortsetzung finden muss, erfordern auch dannzumal Handlungsspielraum. Eine solche Zwangsbestimmung zur integralen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene blockiert unsere Verhandlungsposition so oder anders in höchst problematischer und unerwünschter Art und Weise.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Begrüssung – Bienvenue

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

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

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

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

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

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

2. Trotz aller Bekenntnisse auf europäischer Ebene zur Renaissance der Bahn und zum kombinierten Verkehr verläuft die Entwicklung auf Schiene und Strasse gerade umgekehrt, eine Tatsache, die auch Kollege Gadiant soeben zugeben musste. Die Anteile der Schiene stagnieren oder nehmen ab. Die Strassentransportvolumen nehmen weiter zu. Zwischen Nordeuropa und Italien ist im Jahre 1991 ein neuer Rekord von 93,93 Millionen Tonnen auf der Strasse transportiert worden. Trotz der 28-Tonnen-Limite und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot betrug die Zunahme in diesem Zeitraum über 13 Prozent. Auch im Jahre 1992 konnte die Strasse, wie die neuesten Zahlen beweisen, ihren Anteil leicht ausbauen.

Demgegenüber konnten die Schweizer Bahnen die im Jahre 1990 transportierte Menge von knapp 15 Millionen Tonnen nicht mehr halten und mussten 1991 einen Rückgang auf 13,6 Millionen Tonnen hinnehmen. Die Einbusse im Jahre 1992 betrug immer noch über 8 Prozent. Das sind die ungeschminkten, realen Zahlen der Wirklichkeit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Formulierungen und zu vollmundigen Deklarationen ohne wirklichen Inhalt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich bitte Sie, einen solchen Gegenvorschlag zu beschliessen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

politik, aber auch Eingriffe in bereits getroffene verkehrspolitische Entscheidungen. Im übrigen stammt die Alpen-Initiative aus einem verkehrspolitischen Umfeld vor dem Jahre 1990.

Inzwischen ist in unserem Land wirklich einiges getan worden, vor allem seitens unseres Verkehrsministers. Stichworte: Neat, Transitabkommen, das europäische Abkommen über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Transporte, die Durchsetzung der schweizerischen Forderungen der 28-Tonnen-Limite sowie des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes, dann die Vorlage über die Weiterführung der Schwerkverkehrsabgabe, die Vorlage über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe, die wir vor kurzem in unserem Rat behandelt und der wir zugestimmt haben. Erwähnt seien auch die verschiedenen Massnahmen zur Förderung des Hucklepackverkehrs.

Wir müssen also ehrlich feststellen, dass vom Bund in den letzten Jahren ganz generell eine umweltschonende und energiesparende Verkehrspolitik betrieben wurde und weiterhin betrieben wird. Gesteuert wird der Verkehr bei uns durch marktkonforme Mittel. Vermieden werden meines Erachtens zu Recht unnötige Gebote und Verbote, die beim Volk ohnehin nur schwer eine Akzeptanz finden würden. Zwangsmassnahmen stünden quer in der heutigen Politlandschaft, wo wir stets von Deregulierung und von freiem Wettbewerb sprechen.

In dieser Situation rennt die Volksinitiative heute zum einen offene Türen ein und hätte zum anderen erhebliche nachteilige Folgen auf unsere gesamte nationale und internationale Verkehrspolitik. Dies gerade im Nachgang zum EWR-Nein, wo wir heute im internationalen Bereich in einer ausserordentlich schwierigen Position sind, wie uns dies der Verkehrsminister vorgestern Abend drastisch geschildert hat.

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

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

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

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

gen will die Verlagerung mit gezielten marktwirtschaftlichen Massnahmen erreichen, besonders mit dem Bau der Neat.

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

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

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

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

Ich möchte auch hier sagen: Ein «Rothenthurm» genügt. Kurzum: Die Initiative ist überholt, bringt keine merkliche Entlastung, widerspricht zahlreichen internationalen Abkommen, würde die Schweiz, vor allem nach dem EWR-Nein, verkehrswirtschaftspolitisch isolieren – dies ist schliesslich das Hauptproblem an dieser Initiative. Aus diesem Grund ist sie auf jeden Fall abzulehnen.

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

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

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

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

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

Ich meine, Absatz 2 würde auch diverse Interpretationsschwierigkeiten bieten. Es stellen sich Fragen: Was heisst alpenquerend? Sind nur die Haupttransiträume Gotthard und Lötschberg betroffen, oder sind sämtliche Alpenübergänge, vom Genfersee bis ins Engadin, mit einzubeziehen? Was hat zu geschehen, wenn eine Umlagerung auf eine Bahnlinie überhaupt nicht möglich ist? Nach welchen Kriterien werden schliesslich die im stipulierten Gesetz vorgesehenen Ausnahmen bestimmt? All dies wird im Antrag Schüle offengelassen.

Alles in allem dürfte also auch hier der wohlgemeinte Gegenvorschlag beträchtlich mehr Probleme schaffen, als er zu Problemlösungen beitragen würde. Die Uebergangsbestimmung ist zum Teil ebenfalls rein deklamatorisch und hätte, wie das Herr Kollege Gadiant bereits festgestellt hat, Subventionen des kombinierten Verkehrs zur Folge. In der heutigen Zeit wissen wir wohl alle, dass wir die Mittel nicht aufbringen könnten, um diese Subventionen zu finanzieren. Im übrigen ist ebenfalls der Widerspruch zur Maxime der Kostenwahrheit festzustellen. Das ein paar Bemerkungen zum Antrag von Herrn Kollege Schüle, weshalb ich diesem Antrag aus sachlichen, objektiven Gründen nicht zustimmen kann.

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

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

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

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

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

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

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

Die Initiative ist unausgewogen und einseitig. Auch wenn wir den Alpenraum vor übermässiger Verkehrsbelastung schützen wollen, ist es dennoch verwerflich, die dringend notwendige Infrastruktur in Teilen des Alpenraumes zu verhindern.

Aus diesen Gründen müssen die Volksinitiative sowie die Standesinitiative Uri, aber auch die Gegenvorschläge, welche die Initiative teilweise übernehmen und ihr Auftrieb geben, klar und entschieden bekämpft werden.

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

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

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

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

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

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

Die Beschränkung der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet gemäss Absatz 3 der Initiative verhindert auf alle Zeiten die Ergänzung des gegenwärtigen Nationalstrassennetzes im Alpengebiet; auch der Ausbau von kantonalen Strassen wird verunmöglicht, wenn diese Verkehrswege dem Transitverkehr dienen würden. Ein solcher Totalausstieg ist mit einer flexiblen und dynamischen Verkehrspolitik nicht zu vereinbaren.

Ich fasse zusammen: Die Alpen-Initiative ist gegenüber dem Ausland eine Zumutung, durch Neat- und Transitvertrag überholt, mit den Zielsetzungen einer modernen Verkehrspolitik unvereinbar, für den Strassenbau im Alpenraum zu restriktiv und gemäss Vollzugsfristen unrealistisch. Deshalb muss die Alpen-Initiative samt dem Gegenvorschlag von Herrn Danioth und der Standesinitiative Uri abgelehnt werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich beantrage Ihnen, der Standesinitiative Uri Folge zu geben.

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

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

Der Alpentransit betrifft nicht nur die Schweiz, sondern auch unsere Nachbarstaaten im Alpengebiet. Und wer glaubt, wir könnten uns von der unbestrittenen Belastung, welche der Verkehr mit sich bringt, einfach abschotten, der betreibt Sankt-Florians-Politik und schiebt das Problem anderen zu.

Der Alpentransit ist ein Problem, das wir im internationalen Konsens lösen müssen. Mit dem Beschluss zum Bau der Neat und mit dem Transitabkommen haben wir diesen Weg beschritten. Der Weg ist europäisch offen, schont aber das Alpengebiet optimal und vertritt auch die Interessen des Kantons Uri.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgrund dieser Situation möchte ich Ihnen – um mindestens eine Alternative anzubieten – den Antrag unterbreiten, das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen, damit in der Kommission der Gegenvorschlag von Herrn Schüle diskutiert werden kann und wir dann in der Herbstsession die Angelegenheit nochmals kurz beraten und dann entscheiden können.

Ich weiss, dass dieser Antrag sehr kurzfristig kommt. Er trägt aber den Überlegungen von mehreren Votanten Rechnung, und ich möchte Sie deshalb einladen und bitten, dem Antrag auf Rückweisung zu entsprechen. Sollte der Rückweisungsantrag abgelehnt werden, haben Sie immer noch die Möglichkeit, heute der Initiative oder dem Minderheitsantrag von Herrn Daniotti oder schliesslich, als letzte Rückfallposition, dem Gegenvorschlag Schüle zuzustimmen. Sinnvoller würde mir aber die Rückweisung an die Kommission erscheinen.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

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

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

Diese Debatte macht es nötig, einiges – um nicht zu sagen vieles – ins richtige Lot zu rücken. Zu vieles ist aus der Sicht des einzelnen betrachtet worden. Ich habe dafür dem Ständerat gegenüber selbstverständlich viel Verständnis. Ich muss Ihnen aber sagen, dass der Bundesrat die Gesamtinteressen im Auge behalten muss, dass er die Gesamtinteressen dieses Landes wahren und vertreten und dabei die internationalen Gegebenheiten in seine Beurteilung einbeziehen muss.

Es geht darum – Herr Delalay hat es auf französisch gesagt, ich sage es auf deutsch –, heute die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Bei einigen von Ihnen habe ich ganz plötzlich nicht mehr viel von Ökonomie, nicht mehr viel von wirtschaftlichem Denken, nicht mehr viel von Arbeit, Arbeitsplätzen, von internationalen Beziehungen, nicht mehr viel von Handelsbeziehungen, nicht mehr viel von Konkurrenz, in der wir uns befinden, gespürt und gehört. Ich würde sagen, man hat dieses frühere Denken des Ständerates zu wenig in das Abwägen einbezogen, und man hat zu viel Réduitdenken in diese Debatte einfließen lassen. Ich hatte den Eindruck, dass die «Realos» nun plötzlich «Fundis» geworden sind, und ich hatte auch den Eindruck, dass viel Ihres früheren Credo, Ihrer früheren Einstellung, die diesen Rat auszeichnet – denn in diesem Rat schlägt das Herz ja immer etwas schneller, weil man Achtung hat vor diesem Rat –, plötzlich abgestreift, vieles vergessen wurde.

Ich möchte dem Vizepräsidenten der Kommission, Herrn Gadiot, für die ausführliche und kompetente Einführung ins Geschäft danken. Ich möchte mich nun auf das Gesagte konzentrieren, und da muss ich sehr vieles richtigstellen.

Richtigstellen und in Erinnerung rufen muss ich erst einmal,

was diese Initiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wirklich will. Sie will den alpenquerenden Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umlagern, ein «must», und sie will – das ist in der Debatte völlig untergegangen, ich glaube, nur Herr Bloetzer hat es erwähnt – die Kapazität der Transitstrassen im Alpenraum begrenzen. Davon ist nicht nur der Kanton Wallis betroffen, davon sind auch der Kanton Bern, der Kanton Graubünden, der Kanton Waadt, der Kanton Glarus usw. betroffen. Die Kapazität der Transitstrassen im Alpenraum begrenzen heisst beispielsweise, um konkret zu sein, eine vierspurige Autobahn bis nach Brig könnte nicht mehr gebaut werden, wenn diese Initiative angenommen würde.

Wir müssen den Tatsachen ins Auge blicken und müssen transparent, klar und deutlich sagen, was hinter dieser Initiative steht. Die Initianten – das möchte ich ihnen zugute halten – hatten bei der Einreichung vor allem Angst vor der damaligen Situation, vor den damaligen Forderungen der EG. Ich verstehe diese Angst damals auch, aber heute verstehe ich sie nicht mehr.

Ich muss diese Angst zugunsten der Initianten vielleicht noch einmal kurz in Erinnerung rufen: Was wurde verlangt? Mitte der achtziger Jahre wurde vehement die Zulassung der 40-Tonnen-Fahrzeuge im ganzen Land verlangt. Es wurde verlangt, dass sie auch unbeschränkt fahren können, nachts und am Sonntag, und die Vertreter der EG wollten uns all die Einschränkungen – 28-Tonnen-Limite, Nachtfahrverbot, Sonntagsfahrverbot – nicht zugestehen. Die EG war in der Forderung knallhart, wir müssen das klar und deutlich sagen.

Der Bundesrat hat sich den verkehrspolitischen Herausforderungen gestellt. Er hat, Herr Schoch, Handlungsbedarf erkannt, er hat gehandelt, und er hat vernünftig gehandelt. Auch der Bundesrat, Herr Plattner, beansprucht für sich Vernunft; genau gleich wie Sie für sich Vernunft verlangen, verlangt auch der Bundesrat für seine Handlungsweise Vernunft. Und er hat in dieser Situation vernünftig gehandelt, hat versucht, die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft zu verbinden. Dies geht eben nicht in die Richtung, wie Sie es gewünscht haben, sondern es ist eine andere Vernunft: es ist die Vernunft des Abwägens, die Vernunft des Überlegens und vor allem die Vernunft, zwei verschiedene Bereiche gegeneinander abzuwägen. Das kann man nicht so einseitig tun, wie Sie das getan haben.

Herr Küchler hat gesagt, wir hätten uns auf den Weg gemacht. Was haben wir gemacht: Neat-Beschluss, Transitabkommen. Wenn Sie wollen, sind das zwei Gegenvorschläge. Die Neat ist – Herr Iten hat das Wort «energisch» und das Wort «Neat» gebraucht – eine energische Antwort auf die Forderungen, die von seiten der EG gestellt wurden.

Man hat das europäische Abkommen unterzeichnet, man hat die 28-Tonnen-Limite, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot von der EG bestätigt erhalten; man hat die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette in diesem Rat zwar etwas verwässert, aber man hat sie wenigstens verlängert; man hat 20 Rappen beim Benzin zugeschlagen, man hat Terminals gebaut.

Herr Onken, ich möchte Ihnen sagen: In Basel können wir keine Terminals mehr bauen, wir müssen ja die Terminals im Ausland bauen. Schauen Sie sich einmal Busto Arsizio an, schauen Sie sich das einmal an! Das ist bei uns unmöglich, zuerst würden wir Probleme bei der Planung bekommen, dann würden wir Einsprachen haben und würden aufgrund unserer Umweltverträglichkeitsprüfung so etwas möglicherweise nicht bauen können. Sankt Florian lässt auch hier grüssen. Wir bauen vor den Toren Chiassos, wir bauen in Busto Arsizio, und wir bauen im Norden möglicherweise in Singen, weil wir auch in Ihrem schönen Kanton möglicherweise kein Land zur Verfügung gestellt bekommen.

Also, man hat auch hier etwas ausgelöst: Die Deutschen sprechen von 40 Terminals, die sie bauen werden, um dem kombinierten Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Man ist am Bau des Huckepackkorridors, dann haben Sie ein Luftreinhalte-Konzept erarbeitet, die Raumplanung wurde verbessert, man spricht heute von den CO₂-Massnahmen, von einer Energie-lenkungsabgabe, und man spricht von der Kostenwahrheit.

Man kann hier nicht kommen, Herr Plattner, und sagen, wir hätten nichts gemacht. Wir haben einen Leistungsausweis und werden darob nicht einmal rot. Man hat das Menschenmögliche gemacht!

Darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass wir 1970 im Transitgüterverkehr noch 53 Prozent des Gesamtverkehrs, der durch die Alpen geht, übernommen haben? 1990, Herr Plattner, haben wir vom gesamteuropäischen Transitverkehr noch 31 Prozent übernommen. Wir haben also den Beweis geliefert.

Und die anderen, die Franzosen und die Oesterreicher, sind uns nicht etwa dankbar, sondern sie kritisieren uns bei jeder Gelegenheit, weil sie jetzt mehr Verkehr haben, z. B. im französischen Rhonetal, und weil der Verkehr – Sie kennen die Situation am Brenner und an den österreichischen Grenzübergängen, nachdem Jugoslawien praktisch kein Transitland mehr ist – auch in Oesterreich zugenommen hat.

Da muss ich Ihnen sagen: Ich habe langsam ein schlechtes Gewissen, dass wir unsere eigenen Hausaufgaben nicht mehr übernehmen, sondern einfach alles auf die anderen abschieben; übrigens auch in anderen Bereichen.

Ich verstehe, dass man gegen den bundesrätlichen Vorschlag sein kann, ich kann aber nicht begreifen, dass man nicht einsehen, nicht akzeptieren will, dass wir in der Verkehrspolitik Fortschritte gemacht haben, dass sich vieles gebessert hat. Ich sage das auch an die Adresse von Herrn Ziegler Oswald und möchte den Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Daniöth, dringend bitten, «Realo» zu bleiben und nicht «Fundi» zu werden, wie er das in einem Zwischensatz zum Ausdruck gebracht hat.

Zur Neat: Die Neat haben Sie hier in diesem Raum beschlossen. Ich bin sehr überrascht, wie man jetzt so leichtfüssig diese Neat schon wieder in Frage stellen kann. Ja, was wollen Sie denn eigentlich? Was wollen die Urner? Die Urner wollen die Neat nicht, sie wollen die Alpenschutz-Initiative. Diese Glocke, die von Herrn Frick erwähnt wurde, können Sie nicht bestellen, die kann Ihnen niemand bringen.

Was müssen wir in dieser Situation tun? Wir müssen so rasch als möglich die Neat bauen, denn wenn Sie die Standesinitiative Uri annehmen, dann brauchen Sie auch leistungsfähiges Eisenbahnmateriäl. Wir haben heute keine leistungsfähige Eisenbahn in dem Sinne, dass die Eisenbahn eben nach Göschenen und nach Airolo oder nach Kandersteg und nach Goppenstein hinauffahren muss. Wir haben diese Flachbahnen nicht, die leistungsfähig sind, die dann den Güterverkehr auf der Schiene übernehmen können; diese Kapazität und Infrastruktur haben wir nicht.

Wir haben das Transitabkommen mit der EG, und damit ist zum Beispiel die 28-Tonnen-Limite jetzt international anerkannt. Man sagt, es würde wieder ein 40-Tonnen-Korridor gefordert. Ich habe alle meine ausländischen Kollegen gefragt, ob das ein Thema sei – das kann ein Thema werden, weil wir es immer wieder herbeischwatzen, weil gewisse Leute Interesse haben, diese «40 Töner»-Diskussion wieder in unser Land zu importieren –, aber keiner meiner Kollegen hat mir nach dem 7. Juni 1993 gesagt, dass hier eine Forderung an die Schweiz gerichtet werden solle, dass nun wiederum «40-Töner» durch die Schweiz fahren sollen. Im Gegenteil: Nachdem die Verkehrsminister der Kommission in Luxemburg den Auftrag gegeben haben, ein Mandat zur Verhandlung mit der Schweiz auszuarbeiten, hat man den Transitvertrag und auch die Bedingungen des Transitvertrages akzeptiert. Wir tun uns wirklich schwer, wir sehen manchmal die Probleme vor den anderen; vielleicht ist das ja auch eine Qualität.

Der Bundesrat hat Ihnen die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen: Wie haben Sie sich hier schwergetan!

Die Ausgangslage hat sich somit seit der Einreichung – und das ist das erste Fazit – der Initiative grundlegend geändert. Ich hoffe, dass auch Herr Iten Andreas einsehen kann, dass wir hier vielleicht nichts Revolutionäres tun, aber was politisch menschenmöglich ist, verbessern können. Deshalb ist die Initiative heute überholt; ich würde sagen, sie könnte uns international – ich komme noch darauf zurück – sogar Probleme bringen – Probleme, weil wir mit der Initiative das Mass des von den Ausländern Akzeptierten übersteigen würden.

Umwelt- und Naturschutz sind für das ganze Land bereits in der Verfassung verankert. Wir können gar nicht mehr umweltfeindlich bauen, das habe ich vorgestern Abend hier in diesem Raum bereits gesagt. Und die Verkehrsbelastung ist im Alpengebiet wesentlich kleiner als beispielsweise im Mittelland. Man hat von 2000 bis 3000 Lastwagen gesprochen, die das Urnerland täglich durchfahren. Ich muss Ihnen aber sagen, dass wir im Raume Bern und Zürich 5000 bis 6000 Lastwagen pro Tag haben, und in Basel werden mehr als 10 000 Lastwagen pro Tag verzeichnet.

Ich möchte Sie einfach bitten, gerecht zu sein. Hier muss ich die Gesamtinteressen dieses Landes vertreten und muss Sie auch auf diese Situation hinweisen. Es wird dann zu diskutieren sein, wenn die Basler und die Berner und die Zürcher wegen diesen Frequenzen kommen, wenn sie wollen, dass man auch hier die nötige Sensibilität und das nötige Verständnis für diese Situation aufbringt.

Die Initiative setzt allein auf Zwangsmassnahmen, wir müssen das sagen; das Wort «Zwang» wurde praktisch nicht ausgesprochen, aber es ist eine Zwangsmassnahme. Die bundesrätliche Politik, Herr Plattner, kann nicht, wie Sie das gewünscht haben, auf eine Verkehrsverhinderungspolitik ausgerichtet werden. Der Verkehr, vergessen Sie das nicht, ist auch eine Lebensader, der Verkehr hat uns auch etwas gebracht. Der Verkehr hat diesem Land viel gebracht, das sagt einer, der auch aus den Bergen kommt!

Wo wäre das Berner Oberland, wo wäre der Kanton Uri, wo der Kanton Tessin ohne den Gotthardtunnel, ohne den Gotthard-Eisenbahntunnel, wo man den Mut und die Durchschlagskraft – durchaus auch im wörtlichen Sinn zu verstehen – hatte, dieses Werk zu bauen. Glauben Sie es, im 19. Jahrhundert war es viel schwieriger, diesen Gotthardtunnel zu bauen, ihn in Angriff zu nehmen, zu finanzieren, als beispielsweise heute die Neat! Die Urner und die Tessiner haben dem Gotthardtunnel viel zu verdanken. Und die Berner und die Walliser haben dem Lötschbergtunnel etwas zu verdanken. Ich weiss, wovon ich spreche; Sie wissen ja, woher ich komme.

Wir müssen heute marktkonforme Mittel zur Steuerung des Verkehrs einsetzen. Wir müssen aufhören, mit Unmengen von Verboten und Geboten zu lenken. Das Volk ist nicht mehr bereit – das spüre ich, und ich bin, glaube ich, noch nahe beim Volk –, sich von Geboten und Verboten dirigieren zu lassen. Sie täuschen sich, Herr Plattner, wenn Sie glauben, das alles werde – entschuldigen Sie den Ausdruck – gefressen. Das wird nicht gefressen!

Wie schwer haben wir uns getan bei den 20 Rappen Benzinzollerhöhung, wie schwer werden wir uns tun bei der Schwerverkehrsabgabe und bei der Autobahnvignette, und wie schwer werden wir uns tun bei den Energielenkungsabgaben! Wir müssen den Tatsachen in die Augen schauen.

Die Initiative bringt nicht sehr viel, Herr Daniöth, wir müssen doch ehrlich sein. Sie haben es gesagt: Nur 6 Prozent aller Fahrzeuge im Gotthardstrassentunnel oder rund 40 Prozent aller Lastwagen entfallen auf den Transitverkehr. Die Initiative würde somit keine grosse Entlastung der Strasse bringen. Es hat auf Ihrer Strasse auch schweizerische Lastwagen und auch Urner Lastwagen. Ich schaue und registriere jedesmal, wenn ich in Ihren schönen Kanton fahre, wie viele Urner vielleicht auch froh sind, dass es eine Autobahn gibt. Der ganze alpenquerende Binnenverkehr und der Importverkehr werden durch die Initiative nicht betroffen.

Der Zwangsverlad der Gütertransitfahrzeuge diskriminiert – da antworte ich ein erstes Mal Herrn Frick – die ausländischen Transporteure. Ich würde sagen, nach dem 6. Dezember 1992 und in Anbetracht dessen, was Sie vom Bundesrat gefordert haben, auch der Aufträge, die Sie diesem Bundesrat gegeben haben, können wir uns, Herr Onken, Herr Plattner, eine Diskriminierung nicht leisten; besonders wenn man Ihre Politik etwas näher anschaut. Da hat Herr Rüesch ja alles gesagt, so dass ich mich kurz fassen kann.

Eine Behinderung des Verkehrs – und das wäre es – dürfte fast mit Sicherheit zu ausländischen Retorsionsmassnahmen führen. Ich frage Sie alle, bevor Sie abstimmen: Können wir uns das heute leisten? Können wir das unserer Wirtschaft zumuten, können wir uns das leisten, unserem Land zumuten, das

ja nicht in bester Verfassung ist, können wir das auch noch zusätzlich verarbeiten? Wenn Sie mich fragen, dann sage ich Ihnen ganz klar: nein.

Indirekt wäre damit auch das europäische Luftfahrtabkommen gefährdet. Ich meine, dass die Swissair das in der heutigen Situation auch nicht brauchen kann – wir werden ja heute nachmittag im Nationalrat darüber reden. Es hat also Auswirkungen, die hier nicht mehr angesprochen wurden.

Ich muss Ihnen mit auf den Weg geben – auf den «Abstimmungsweg» –, dass wir über diese Auswirkungen nachdenken müssen. Die bundesrätliche Verkehrspolitik trägt auch der internationalen Verpflichtung der Schweiz Rechnung, das ist unsere Pflicht. Wir müssen das tun, wir können die Sache nicht lokal, kommunal oder kantonal betrachten, sondern wir müssen die ganze Situation in einer Gesamtschau betrachten.

Die Initiative schafft ferner Probleme bei der Durchführung, denn Lastwagen für den Transit lassen sich nicht von den andern Lastwagen unterscheiden. Wir müssten an der Grenze noch intensiver kontrollieren, und das würde bedeuten: wir müssten mehr Personal haben.

Die Initiative verbietet jeglichen Ausbau der Transitstrassenkapazität im Alpengebiet. Ich möchte Sie, als Vertreter der Kantone, bitten nachzudenken, was das für Auswirkungen in Ihren Kantonen haben könnte. Diese Initiative benachteiligt die Bergkantone, und das vermindert die Verkehrssicherheit, auch das muss erwähnt werden. Das trifft dann auch den touristischen und gewerblichen Verkehr, auch das ist zu beachten. Bei der Initiative stellt sich im übrigen die Frage der Gültigkeit. Ich muss Ihnen das ganz kurz sagen: Der Bundesrat hat das geprüft, und wir sind der Meinung, dass die Gültigkeit gegeben ist. Aber auch hier sind die Juristen nicht immer der gleichen Meinung, denn die Initiative hat gewisse Pferdefüsse; ich kann darauf nicht näher eingehen, aber es ist nicht ganz selbstverständlich, dass man sie tel quel annehmen kann. Wir haben sie angenommen, weil wir damit auch zeigen wollen: im Zweifelsfall zugunsten des Initianten. Ich möchte Sie einfach bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass diese Initiative überholt ist.

Herr Plattner, da ich sehe, dass Sie noch immer nicht auf meiner Linie sind, werde ich es noch mit einem weiteren Argument versuchen; das ist ein letzter Rettungsversuch, und wenn der nicht gelingt, höre ich natürlich damit auf: Wir müssen heute zur Kenntnis nehmen, dass unsere Wohnbevölkerung um 8 Prozent zugenommen hat. Diese Menschen haben Verkehrsbedürfnisse wie Sie, sie haben einen Arbeitsplatz, sie brauchen Wohnraum und haben Mobilitätsbedürfnisse – genau die gleichen, die Sie vier mal drei Wochen lang haben, nämlich von Basel nach Bern zu reisen. Auch diese Leute haben ein Recht, sich zu verschieben.

Unsere arbeitsteilige Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass die Transit- und Transportprobleme gelöst werden. Schränken wir sie zu stark ein, wird das Folgen haben; das möchte ich ganz klar sagen: Die Konkurrenzfähigkeit schwindet, die Abwanderung der Betriebe aus den Bergregionen wird zunehmen – um nicht zu sagen, ins Ausland abwandern, Sie kennen ja das Problem –, und das Heer der Arbeitslosen wird grösser werden.

Schauen Sie doch einmal die Probleme im Kanton Uri an! Wie wäre die Lage im Kanton Uri – der Volkswirtschaftsdirektor, Herr Regierungsrat Gisler, weiss es, und er wird es sicher nicht in Frage stellen –, wenn da nicht der Bund als ein wichtiger Arbeitgeber wäre? Warum hat der Bund hier auch helfen wollen, Arbeitsplätze zu schaffen? Weil die Infrastruktur vorhanden ist. Der Alpenraum ist heute schon geschützt. Wir haben verschiedene Massnahmen eingeleitet; die Initiative bringt keine merkliche Entlastung. Das konnte man mir hier nicht klar genug aufzeigen, auch Herr Onken nicht. Die Initiative würde die Schweiz verkehrsmässig und wirtschaftlich isolieren. Es ist ganz klar, wir würden die Isolation rasch zu spüren bekommen.

In bezug auf den Minderheitsantrag Danioth möchte ich folgendes sagen: Dieser Minderheitsantrag ist anders als die Initiative, aber in der Gesamtschau – ich betone: in der Gesamtschau, in der Gesamtbeurteilung – ist er eben nicht viel anders. Der Minderheitsantrag bemisst die Frist für die Verlage-

rung auf die Schiene auf 15 Jahre, der Gegenvorschlag verlangt zusätzlich, dass unverzügliche Massnahmen ergriffen werden, um den kombinierten Verkehr zu fördern.

Sie wissen, dass wir heute schon Mühe haben – auch bei Ihnen –, um die nötigen Mittel für den kombinierten Verkehr zu bekommen. Man wirft uns vor, dass ein Lastwagen, der nicht durch den Kanton Uri fährt, sondern über die Schiene durch den Kanton Uri transportiert wird, etwa 600 Franken Subvention koste. Man kann es machen, wie man will; es ist falsch. Die Argumente sind in der Stossrichtung, in der Gesamtbeurteilung nicht wesentlich anders. Vor allem hat man bei dieser Initiative auch die Fortschritte, die gemacht wurden, nicht zur Kenntnis genommen.

Man hat zur Kenntnis genommen, dass ich in Wassen war. Warum in Wassen? Ich dachte, das Kirchlein, das Innere des Kirchleins und die Situation, dass man von dieser Kirche aus alles genau sieht – die Reuss, die Kantonsstrasse, die Autobahn und die Eisenbahn –, seien Dinge, die das Verständnis fördern, auch das schweizerische Verständnis; das nächste Mal werde ich zur Tellenburg Frutigen oder ins Tessin gehen; ich glaubte, hier einen richtigen Schritt zu tun. Den Druck der EG kann man herbeireden; diese Idee ist den Köpfen der EG-Kommission nicht so stark vorhanden, wie das dargestellt wurde.

Zu Herrn Loretan habe ich schon gesprochen. Sie können einmal diese Karte anschauen, daraus ist auch das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren zu ersehen. Da sind auch andere Regionen: denken Sie an das Broyetal, denken Sie an die N 2, denken Sie auch an Basel, Zürich und Bern, da sind andere Verkehrsaufkommen – es ist eine andere Geographie, wohlverstanden! Man muss aber aufpassen, dass man nicht gewisse Leute in diesem Land bevorzugt und die anderen vergisst.

Damit möchte ich noch zu Herrn Frick kommen und ihm ganz klar sagen: Die Initiative und die Gegenvorschläge, alle stehen klar in Konflikt zum internationalen Recht. Auch die Standesinitiative Uri verlangt die zwangsweise Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene, und der Transitverkehr – er wird bereits heute zu 90 Prozent auf der Schiene abgewickelt – wird diskriminiert. Wir müssen davon ausgehen, dass diese Diskriminierung nicht akzeptiert würde.

Zum Schluss möchte ich noch zu Herrn Schüle kommen, der den Gegenvorschlag eingereicht hat. Ich muss Ihnen sagen, der Gegenvorschlag – in einem gewissen Sinne ist es ein Gegenschlag – wurde in der Kommission nicht diskutiert. Ich bedaure das sehr, es geht immerhin um Verfassungstext. Bis jetzt sind Sie mit Verfassungstext sehr zurückhaltend umgegangen, und jetzt sollte man nicht so husch, husch Verfassungstext beschliessen.

Ich muss Ihnen sagen, Herr Schoch, auch das von Ihnen vorgeschlagene Vorgehen finde ich problematisch – um nicht zu sagen unverantwortlich –, weil die Auswirkungen auf die internationale Ebene, die Konsequenzen für die internationalen Vereinbarungen unklar sind. Aber die kann ich Ihnen heute nicht sagen, weil der Bundesrat auch keine Möglichkeit hatte, diesen Vorschlag von Herrn Schüle näher zu prüfen.

Eine erste summarische Prüfung veranlasst mich aber kurz zu folgenden Bemerkungen: Die Stossrichtung des Gegenvorschlages ist vielleicht sympathisch, aber sie hat einen grossen Haken. Auch der Bundesrat will den alpenquerenden Güterverkehr möglichst mit der Bahn transportieren lassen. Der Bundesrat hat Ihnen dennoch keinen direkten Gegenvorschlag zur Alpen-Initiative unterbreitet. Der Alpentransitabschluss vom 4. Oktober 1991 und das Transitabkommen mit der EG bilden – wie ich schon einmal gesagt habe – indirekt einen Gegenvorschlag! Das hat Herr Plattner nicht begriffen.

Aus der Sicht des EVED muss ich den Gegenvorschlag Schüle in der heutigen Form und zum heutigen Zeitpunkt ablehnen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Dieser Gegenvorschlag löst ganz bestimmt eine Diskriminierung der Ausländer aus. Können wir uns das nach dem 6. Dezember 1992 leisten? Wenn Sie mich fragen, antworte ich: nein.
2. Die ausländischen Transportunternehmen werden gegenüber dem inländischen Verkehr schlechtergestellt; auch das

ist problematisch. Sie haben vorgestern im Rahmen von Swisslex ganz klar und einstimmig entschieden, dass wir keine Diskriminierung wollen, keine Differenz zu den europäischen Camionneuren schaffen wollen, und auch der Gegenvorschlag ist überwiegend auf den ausländischen Schwerverkehr ausgerichtet. Also zielt man auch mit der Initiative Schüle auf den ausländischen Schwerverkehr. Diskriminierungen möchte ich in der heutigen Zeit vermeiden, und deshalb warne ich Sie davor, diesem Antrag zuzustimmen.

Die Alpen-Initiative ist überholt, sie widerspricht zahlreichen internationalen Abkommen. Die Durchführung der Initiative wäre kompliziert. Der Bundesrat und der Nationalrat beantragen Ihnen, die Initiative für gültig zu erklären, sie aber abzulehnen, ebenso die Vorschläge der Herren Daniöth und Schüle. Ich bitte Sie wirklich darum: Spielen wir heute nicht «Risiko».

Gadient, Berichterstatter: Der Rückweisungsantrag Schoch kam auch in bezug auf den Zeitpunkt etwas überraschend. Anträge können natürlich in jeder Phase gestellt werden. Aber im Zuge eines solchen Verfahrens gehörten sie wohl richtigerweise an den Anfang der Debatte; das hätte es dann ermöglicht, dass sich die einzelnen Votanten mit diesem Gedanken hätten befassen können. Das ist jetzt nicht der Fall. Sie werden kaum erwarten, dass nach dreieinhalbstündiger Debatte nun nochmals eine einschlägige Diskussion stattfinden wird. Ich muss in diesem Zusammenhang jetzt doch noch auf den Werdegang verweisen. Das habe ich in meinem ersten Votum nicht getan.

Ausgehend vom Beschluss des Nationalrates im Dezember 1992 haben wir uns in der Kommission am 4. Februar 1993 mit diesem Komplex befasst. Damals lag kein entsprechender Antrag vor. Ueber vier Monate später, sozusagen am Vorabend dieser Verhandlungen, erfahren wir via Zeitungsnotiz, dass sich ein entsprechender Antrag anbahnt. Das ist vom Verfahren her dazu zu sagen.

Der Nationalrat hat sich mit allen Anliegen, mit der Alpen-Initiative, mit der Standesinitiative Uri und mit einem Gegenvorschlag, befasst. Wir taten das in der Kommission ebenfalls mit aller Gründlichkeit. Es war keineswegs so, wie Kollege Onken unterstellte, dass die Standesinitiative Uri nicht ernst genommen worden wäre, im Gegenteil. Wie könnte es sonst sein, dass selbst der Urner Ständesvertreter einen entsprechenden Gegenvorschlag einbrachte, der der Standesinitiative Uri Rechnung trug und deren Gedanken entsprechend modifizierte?

Ich meine, dass auch die «idée de manoeuvre» des Vorschlages Schüle im Grunde genommen in eine ähnliche Richtung zielt, so dass sich die Problematik im Ansatz ähnlich stellt.

Persönlich, das habe ich Ihnen begründet, halte ich vor allem dafür, dass die Rückweisung materiell nicht gerechtfertigt ist, sondern dass wir heute entscheiden können. Die Meinungen sind jetzt gemacht. Wir sollten entscheiden.

Deswegen beantrage ich Ihnen – mit der Kommission konnte ich nicht Rücksprache nehmen –, den Rückweisungsantrag Schoch abzulehnen.

Cavelty: Der Rückweisungsantrag Schoch hat einiges für sich. Ich selbst habe auch mit diesem Gedanken gespielt und dies auch gesagt. Der Rückweisungsantrag hat aber nur dann etwas für sich, wenn man sich grundsätzlich für einen Gegenvorschlag entscheiden sollte, einen Gegenvorschlag im Sinne der Minderheit von Herrn Daniöth oder im Sinne von Herrn Schüle.

Ich möchte anregen, dass man eine grundsätzliche Abstimmung macht: Wollen wir die Initiative nur zur Ablehnung empfehlen, ohne Gegenvorschlag, ja oder nein? Und nur, wenn man grundsätzlich für einen Gegenvorschlag wäre, sollte man die Rückweisung aussprechen, damit man dann die Details besprechen könnte.

Daniöth, Sprecher der Minderheit II: Darf ich zum Hauptrückweisungsantrag und zum Eventualrückweisungsantrag kurz Stellung nehmen? Ich möchte Sie bitten, auch als Betroffener, beide zurückzuweisen. Ich glaube, der Worte sind nun genug gefallen, und unsere Meinung hat sich gebildet.

Darf ich aber zuerst noch die Gelegenheit ergreifen, um all jenen herzlich zu danken, die Verständnis für die betroffene Bevölkerung geäußert haben. Ich möchte vor allem Herrn Kollege Iten herzlich danken. Er hat die Relationen hergestellt. Es sind zwar nicht 30 000, sondern – solange die Abwanderung nicht noch schlimmer wird – immerhin 34 000 Urner gegen 360 Millionen Bürger des EG-Raumes.

Vor einigen Tagen war der 26. Mai. Im Jahre 1231 waren an diesem Tage die Urner in Hagenau im Elsass und vereinbarten mit dem damaligen König Transportrechte. Sie müssen die lange Entwicklung sehen, um zu verstehen, was für den Kanton Uri auf dem Spiel steht. Trotzdem kämpfen wir Urner nicht nur für uns.

Ich glaube nun sagen zu müssen, dass wir die Varianten kennen: Da ist die Alpen-Initiative mit der Standesinitiative, der Gegenvorschlag, der unterstützt wird vom Herrn Präsidenten und von Herrn Loretan – ich hoffe, er wird weiterhin unterstützt –, und der Antrag von Herrn Schüle. Der Antrag von Herrn Schüle, finde ich, geht in die richtige Richtung. Er gefällt mir aber nicht, weil die Ausweichmöglichkeiten zu gross sind, weil er einerseits nur den Grundsatz stipuliert und andererseits die Abhängigkeit von der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten beinhaltet. Auf Verfassungsstufe ist eine gewisse Griffigkeit nötig. Der Antrag ist klar. Sie können entscheiden.

Und was wichtig ist: Wenn wir jetzt den Gegenvorschlag unserer Minderheit akzeptieren, gibt es eine Differenz zum Nationalrat, und der Nationalrat kann dann allenfalls eine noch bessere Formulierung finden.

Zum Gegenvorschlag: Ich muss Ihnen sagen – Sie haben es heute gehört –: Die Urner haben der Standesinitiative, die viel radikaler war, mit 81 Prozent der Stimmen zugestimmt. Ich habe mir selbstverständlich überlegt: Darf ich überhaupt hinter diese ultimativen Forderungen zurückgehen und einzelne Teile herausbrechen, nämlich die Strassentransportkapazität? Ich glaubte es aufgrund der Entwicklung seit dem Einreichen verantworten zu können, aber ich riskiere in meinem Heimatkanton immerhin auch entsprechende Kritik.

Wir haben zwar nicht unbedingt Wahlen, aber es wäre durchaus möglich, dass jemand findet: Der Urner Ständesvertreter hat in Bern unsere Anliegen zuwenig energisch vertreten, wir wählen ihn ab! Also: Wenn Sie wollen, dass ich im Herbst noch komme, (*Heiterkeit*) dann stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu. Er ist klar, Herr Bundespräsident und Herr Kollege Frick, er diskriminiert die Ausländer nicht. Oder nennen Sie mir eine diskriminierende Bestimmung! Der Minderheitsantrag gilt für alle Transporteure, die alpenquerenden Gütertransport besorgen, seien es Ausländer oder Schweizer.

Ich möchte nur noch Herrn Rüesch sagen: Ich war – mit ihm zusammen – vor dem 6. Dezember 1992 auch kritisch. Ich glaube aber, wir müssen unsere legitimen Interessen wahren. In diesem Sinne ist der Minderheitsantrag die Gelegenheit. Ich möchte Sie bitten, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Schoch

13 Stimmen

Dagegen

28 Stimmen

92.016

Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr.

Volksinitiative

Protection des régions alpines contre le trafic de transit.

Initiative populaire.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1a (neu)*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Danioth, Loretan, Piller)

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

*Art. 36quater (neu)**Abs. 1*

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

Abs. 2

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

*Uebergangsbestimmungen Art. 20 (neu)**Abs. 1*

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

Abs. 2

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

Antrag Schüle

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

Art. 36quater (neu)

Der Bund wahrt die verkehrspolitische Stellung der Eidgenossenschaft in Europa und schützt das Alpengebiet vor schädlichen Belastungen durch den Transitverkehr.

Der alpenquerende Gütertransitverkehr erfolgt grundsätzlich auf der Schiene; das Gesetz bestimmt die Ausnahmen. Der Bund arbeitet zu diesem Zweck mit den Nachbarstaaten zusammen.

Uebergangsbestimmungen Art. 20 (neu)

Zur raschen Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene fördert der Bund in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten den kombinierten Verkehr einschliesslich der dazugehörenden Umschlagseinrichtungen und sorgt für seine Konkurrenzfähigkeit.

Art. 1a (nouveau)*Proposition de la commission**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Danioth, Loretan, Piller)

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

*Art. 36quater (nouveau)**Al. 1*

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

Al. 2

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

*Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)**Al. 1*

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

Al. 2

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

Proposition Schüle

Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale sera soumis au vote du peuple et des cantons.

Art. 36quater (nouveau)

La Confédération préserve sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et protège la région alpine des effets nuisibles du transit.

Le trafic marchandises à travers les Alpes passe en principe par le rail; la loi règle les dérogations. A cet effet, la Confédération agit conjointement avec les Etats voisins.

Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)

En vue d'un rapide transfert au rail du trafic marchandises à travers les Alpes, la Confédération encourage, en collaboration avec les Etats voisins, les transports combinées et les installations de transbordement afférentes, et elle en assure la compétitivité.

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

Für den Antrag der Minderheit

21 Stimmen

Für den Antrag Schüle

19 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit

23 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

17 Stimmen

Art. 2*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit I

(Piller)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Minderheit II

(Danioth, Loretan, Piller)

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

Art. 2*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité I

(Piller)

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

Minderheit II

(Danioth, Loretan, Piller)

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

Präsident: Der Antrag der Minderheit II entfällt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	7 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	28 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

91.303

*Standesinitiative Uri**Schutz vor dem Transitverkehr**Initiative du canton d'Uri**Protection contre les atteintes du trafic de transit***Präsident:** Hier liegt ein schriftlicher Bericht vor.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 7 zu 1 Stimmen, der Standesinitiative keine Folge zu geben. Wird dagegen opponiert?

Ziegler Oswald: Ich stelle den Antrag, der Standesinitiative Uri Folge zu geben. Ich halte an diesem Antrag fest.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	18 Stimmen
Für den Antrag Ziegler Oswald	9 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.3027

Motion des Nationalrates**(Urek-NR 90.203)****Einführung der unbeschränkten
Haftpflicht bei Wasserkraftanlagen****Motion du Conseil national****(Ceate-CN 90.203)****Instauration de la responsabilité
civile illimitée des exploitants
d'installations hydro-électriques****Wortlaut der Motion vom 16. Dezember 1992**

Der Bundesrat wird beauftragt, unverzüglich und ohne die allgemeine Revision des Haftpflichtrechts abzuwarten, ein Gesetz vorzuschlagen, das in Analogie zur Kernenergiehaftpflicht die unbeschränkte Haftpflicht der Inhaber von Wasserkraftanlagen einführt.

Texte de la motion du 16 décembre 1992

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une loi instaurant la responsabilité civile illimitée des exploitants d'installations hydro-électriques, par analogie avec la responsabilité civile en matière de centrales nucléaires, immédiatement et sans attendre la révision générale du droit de la responsabilité civile.

Schallberger, Berichterstatter: Der Nationalrat überwies am 16. Dezember 1992 diese von seiner Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) am 2. November 1992 beschlossene Motion. Sie hat eine längere Vorgeschichte.

Schon in den Jahren 1980 und 1981 befassten sich die Räte mit parlamentarischen Vorstössen, welche dieses Begehren zum Inhalt hatten. Nachdem nichts Konkretes passierte, beschloss der Grosse Rat des Kantons Wallis am 28. März 1990 eine Standesinitiative, mit welcher für Inhaber von Wasserkraftwerken die unbeschränkte Haftpflicht und analog zur Regelung der Kernenergiehaftpflicht die Schaffung eines eidge-

nössischen Solidaritätsfonds für Schäden durch höhere Gewalt oder durch kriegerische Ereignisse verlangt wurde.

Nachdem die ständerätliche Kommission am 5. April 1991 nach Anhörung der Beteiligten mit 8 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung Zustimmung beantragte, beschloss der Ständerat am 30. September 1991 unbestritten Annahme der Standesinitiative. Die Urek des Nationalrates ersuchte am 14. November 1991 den Bundesrat um einen Bericht zur Standesinitiative.

Die Urek des Nationalrates fand den Bericht unzureichend. Insbesondere konnten die Vertreter der Verwaltung die Kommission damals nicht davon überzeugen, dass es für die Verabschiedung einer Botschaft über eine Gesetzesanpassung so viel Zeit brauche, wie laut Bericht vorgesehen wurde. Deshalb beschloss sie am 2. November 1992, die eingangs zitierte Motion einzureichen. Der Nationalrat beschloss am 16. Dezember 1992 diskussionslos nicht nur Annahme der Standesinitiative Wallis, sondern auch Ueberweisung der vorliegenden Motion.

Die Urek des Ständerates befasste sich am 26. März 1993 mit der Motion des Nationalrates. Da ja die Einführung der unbeschränkten Haftpflicht in beiden Räten unbestritten war, drehte sich die Diskussion um die Frage, wie rasch die Gesetzesrevision vorzubereiten sei. Die Kommission war sich einig, dass die allgemeine Revision des Haftpflichtrechts nicht abzuwarten sei. Bezüglich der Forderung im Motionstext, wonach die Revision unverzüglich zu beantragen sei, ergaben sich gewisse Bedenken.

Wenn Ihnen nun die Urek die Ueberweisung des parlamentarischen Vorstosses mit 8 zu 2 Stimmen als Motion beantragt, so versteht sie unter dem Begriff «unverzüglich» eine ebenso schnelle wie seriöse Behandlung im ordentlichen Verfahren.

Was den Menschen in der Umgebung der Kernkraftwerke recht ist, ist den unter den Staudämmen der Wasserkraftwerke lebenden Bewohnern der Bergtäler billig.

So empfehle ich Ihnen namens der Urek, die Motion des Nationalrates ebenfalls zu überweisen.

Ueberwiesen – Transmis

92.3519

Interpellation Gadiant**Energieversorgung. Auslandabhängigkeit
Approvisionnement énergétique****Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1992**

Die überdurchschnittliche Energieverbrauchszunahme im Jahre 1991 steht im Widerspruch zu den langfristigen Zielen des Aktionsprogramms «Energie 2000», nämlich der Stabilisierung des Verbrauchs fossiler Energien bis zum Jahre 2000 auf dem Niveau von 1990 und des Elektrizitätsverbrauchs ab dem Jahre 2000. Das 1991 lancierte Programm konnte sich bis heute noch kaum auswirken.

Der Elektrizitätsverbrauch nahm um 2,2 Prozent oder 1008 GWh auf 47 586 GWh zu (1990: plus 2,4 Prozent). Im Bereich Gewerbe und Dienstleistungen betrug die Zunahme 3,0 Prozent oder 435 GWh. Auch der Stromverbrauch der privaten Haushalte stieg weiter (1989: plus 1,6 Prozent, 1990: plus 2,6 Prozent, 1991: plus 4,8 Prozent).

Die wirtschaftliche Stagnation in Europa hat zu einem Ueberangebot an elektrischer Energie geführt. Die Schweiz importiert – vor allem aus Frankreich und Deutschland – über das europäische Verbundnetz beträchtliche Energiemengen zu Billigpreisen, die unter den Gestehungskosten der einheimischen Energie liegen. Demzufolge wird diese nur reduziert ausgenutzt, was unter anderem in einem überdurchschnittlichen Füllungsgrad der Stauseen zum Ausdruck kommt.

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	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.016
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 08:15
Date	
Data	
Seite	508-533
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 072

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.