

Problem des AKW und seiner möglichen Auswirkungen gelöst, sozusagen nach dem Motto: Was man nicht sieht, gibt es nicht. Man meint, hiermit gewisse Seelen beruhigen zu können. Wir müssen uns ganz nüchtern überlegen, welches die Probleme sind: mehr Verkehr und die Abgase. Die Abgase werden Sie irgendwie über einen Abluftkanal in die Umwelt bringen müssen. Sie werden Mehrverkehr entsprechend bewältigen müssen, und das hat mit Tunnel-Lösung überhaupt nichts zu tun.

2. Das Postulat, in dem bereits eine konkrete Variante vorgeschlagen wird, scheint mir sehr merkwürdig und nicht ganz ehrlich gemeint. Es ist doch so, dass wir jetzt durch die mehrheitliche Zustimmung zur N 4 in die Detailplanung kommen. Die Detailplanung muss einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Selbstverständlich wird man auch unterirdische Varianten prüfen müssen. Aber ob es dann die Tunnel-Lösung ist, wie sie Herr Rüttimann vorschlägt, steht noch überhaupt nicht fest. Ich warne Sie vor Alibiübungen, denn ich glaube nicht, dass Ihnen die Bevölkerung abnimmt, dass man jetzt der N 4 zustimmt und ihr nachher weismachen möchte, dass dies effektiv die umweltverträgliche Lösung sei. Um der ehrlichen Politik willen bitte ich Sie, dieses Postulat nicht zu überweisen, sondern abzuwarten, wie die eigentlichen Lösungen ausfallen und dann nach der Umweltverträglichkeitsprüfung die Experten bzw. die kantonalen Behörden in Zürich entscheiden zu lassen.

Rüttimann: Ich möchte Ihnen beliebt machen, das Postulat dem Bundesrat zu überweisen.

Herr Herzog, Sie haben sich gestern über die Demokratie ausgelassen, wenn ich mich recht erinnere. Als guter Demokrat müssten Sie jetzt eigentlich auch den Entscheid von gestern anerkennen. Mein Postulat richtet sich darauf, eine Verbesserung dieser Linienführung N 4-Knonauer Amt zu erreichen.

Es ist nicht nur eine umweltfreundliche Variante. Die Untertunnelung ist vor allem wegen des Immissionsschutzes besser, und weiter trägt sie zur Erhaltung des Landschaftsbildes bei. Ich habe ein gewisses Verständnis für Ihre Argumentation. Aber es ist die gleiche Logik, wie wenn man Kernkraftwerke bekämpft, indem man gegen die umweltfreundliche Fernwärme antritt. Man bekämpft mein Postulat, um dann auch die Linienführung, die wir gestern entschieden haben, wieder in Frage zu stellen.

Ich habe mir die Mühe genommen, diese Strecke abzuschreiten. Ich habe sie von Anfang bis Ende besichtigt. Vor allem habe ich auch mit der Behörde der kleinen Gemeinde Islisberg Kontakt aufgenommen. Diese Gemeindebehörde hat mir spontan erklärt: Wir wären bereit, hier mitzumachen, damit man diesem unseligen Variantenstreit im benachbarten Knonauer Amt ein Ende setzen kann. Das verdient auch, erwähnt zu werden. Eine kleine Gemeinde von 200 Einwohnern ist spontan bereit, einen Beitrag zu einer Lösung zu leisten.

Ich stehe nach wie vor hinter dieser Zielrichtung. Zwar könnte ich sagen, die N 4 im Knonauer Amt sei beschlossen. Aber es geht mir ehrlich darum, diese Linienführung auch für die Gegner erträglicher zu machen. Absichtlich habe ich – wie gestern schon erwähnt – nicht versucht, den Ständerat zu beeinflussen, indem ich mein Postulat erst am 8. Oktober eingereicht habe, der Ständerat hat meines Wissens seinen Entscheid am 23. September gefällt. Es geht mir ehrlich darum, hier eine gangbare Lösung erzielen zu können, damit wir endlich die Kriegsbeile auf diesem Gebiet begraben können.

Ich bitte Sie also, mein Postulat dem Bundesrat zu überweisen.

Bundesrat **Schlumpf:** Ich habe Ihnen gestern gesagt, der Bundesrat stimme der Ueberweisung des Postulates zu. Die Möglichkeit, im Knonauer Amt einen solchen Tunnel von etwa 4 km Länge zu errichten, soll sorgfältig geprüft werden. Ich sage Ihnen offen: Wir würden das auch dann machen, wenn Sie das Postulat ablehnen, sozusagen ex

officio, ganz einfach, weil das unsere Pflicht ist und weil es auf der Linie des Bundesrates liegt. Wir haben das bereits an andern Orten bewiesen. Das sind nicht irgendwelche Erklärungen, sondern wir handeln auch dann danach, wenn keine parlamentarischen Interventionen erfolgen. Das sind wir dem Knonauer Amt schuldig. Wir wissen, dass es eine schöne, eine wertvolle Kulturlandschaft ist. Man muss doch alles tun, was möglich und machbar ist, um die Nachteile des Strassenbaues zu reduzieren. Ich möchte Ihnen also empfehlen, dieses Postulat zu überweisen, und zwar nicht als Alibiübung, sondern weil es ganz auf der Linie liegt, die wir verfolgen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	76 Stimmen
Dagegen	13 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

86.425

Postulat Müller-Meilen Autoverlad am Lötschberg Transport de véhicules par le Lötschberg

Wortlaut des Postulates vom 2. Juni 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, zusammen mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn die Verbesserung der Autoverlademöglichkeiten an der Lötschberg-Linie zur Vermeidung von Staus und zur Entlastung des Kandertales vom Autoverkehr zu prüfen; insbesondere soll eine neue Verlademöglichkeit in Frutigen geschaffen werden.

Texte du postulat du 2 juin 1986

Le Conseil fédéral est prié d'examiner, en collaboration avec la compagnie de chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon, les moyens d'améliorer le transport des véhicules par train sur la ligne du Lötschberg, afin d'éliminer les bouchons et d'atténuer le trafic automobile dans la vallée de la Kander. Il convient en particulier de créer de nouvelles possibilités de transbordement à Frutigen.

Le président: Je vous propose maintenant de traiter un postulat qui ne figure malheureusement pas à l'ordre du jour de notre séance mais qui concerne les objets dont nous venons de débattre. Il s'agit du postulat de M. Müller-Meilen. Cette proposition est-elle combattue? Ce n'est pas le cas, je donne la parole à M. Müller.

Müller-Meilen: Mein Postulat vom 2. Juni will den Bundesrat beauftragen, «zusammen mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn die Verbesserung der Autoverlademöglichkeiten an der Lötschberglinie zur Vermeidung von Staus und zur Entlastung des Kandertales vom Autoverkehr zu prüfen. Insbesondere soll eine neue Verlademöglichkeit in Frutigen geschaffen werden.» Soweit der Text des Postulates.

Es ergänzt das überwiesene Postulat der Kommission. Die Verbesserung des Autoverlades durch den Lötschberg scheint mir im Moment die sinnvollste wintersichere Verbindung vom Berner Oberland in die obere Hälfte des Wallis zu sein. Das ist in dieser Debatte auch kaum bestritten worden. Dieser Verbindung die optimalste Wirkung zu geben, liegt nicht nur im Interesse der beiden Kantone; es ist die wohl am raschesten realisierbare Verbesserung der Verbindungen und liegt zudem im Interesse eines Ausbaus des öffentlichen Verkehrs insgesamt. Ein Hindernis stellt dafür zweifellos die Belastung des Kandertales durch die starke Ver-

kehrszunahme und damit die Staus und die Luftverschmutzung dar. Herr Hari hat dies eindrücklich dargelegt. Dieses Hindernis könnte weitgehend ausgeräumt werden durch eine Verlademöglichkeit in Frutigen. Es wäre deshalb eine sinnvolle Verkehrs- und Umweltschutzpolitik, wenn der Bund, der ja für die BLS und vor allem für den Autoverlad wesentliche Mittel aufwendet, auf die BLS einwirken würde, eine neue Verladestation in Frutigen zu schaffen. Das Problem Autoverlad wird um so dringender, je weniger der Rawil-Tunnel realisierbar ist und je weiter hinaus eine andere Verbindung rückt.

Wir haben mit dem Treibstoffzollbeschluss die Möglichkeit geschaffen, den Autoverlad auch durch den Lötschberg von Kandersteg nach Goppenstein und bis hinunter nach Brig wesentlich zu verbilligen. Dank dieser Reduktion von 30 auf 15 Franken für die Strecke Kandersteg–Brig kann die rollende Strasse als günstige Verbindung vom Mittelland nach dem Oberwallis bezeichnet werden.

Im Januar/Februar 1986 hat die Zahl der durch den Lötschberg transportierten Fahrzeuge im Verhältnis zum gleichen Zeitraum des Vorjahres denn auch insgesamt um nicht weniger als 50 Prozent zugenommen. Es kann dieses Jahr mit rund 700 000 transportierten Fahrzeugen gerechnet werden, was das steigende Interesse an der rollenden Strasse dokumentiert.

Der Ausbau der Zufahrten zum Lötschberg-Verlad ist im übrigen in vollem Gange. Die Umfahrung von Frutigen ist in Betrieb, andere Strecken sind im Ausbau, andere müssen noch ausgebaut werden.

Vielfach wird die Befürchtung geäußert, die Kapazität des Lötschbergs werde für den Autoverlad nicht mehr ausreichen, wenn der Autoverlad in diesem Masse zunehme. Wie verhält es sich damit? Der Ausbau der BLS auf Doppelspur am Lötschberg ist zu einem guten Teil noch nicht abgeschlossen. Nach dem vorgesehenen durchgehenden Ausbau auf Doppelspur wird der Lötschberg die gleiche Güterkapazität wie der Gotthard, rund 12 Millionen Tonnen im Jahr, haben. Heute rollen 3 Millionen, rund ein Viertel davon, durch den Lötschberg. Es sind also noch gewaltige Reserven nach dem Ausbau vorhanden, so dass die Befürchtung, der Autoverlad komme unter die Schienenräder, unberechtigt ist. Wir sollten für das Wallis das tun, was heute an Verkehrsverbesserungen möglich ist, aber nicht nur für das Wallis, sondern auch für das Berner Oberland und vor allem für das Kandertal, dem der Bau einer Verladestation Frutigen zweifellos einige Erleichterungen bringen würde. Ich bitte deshalb den Bundesrat, mein Postulat entgegenzunehmen und bei der BLS die sich aufdrängenden Schritte zu unternehmen. Ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen und zusammen mit der BLS zu prüfen, was zur Verbesserung und Verstärkung der Verbindung Bern–Wallis im Zusammenhang mit der BLS getan werden kann. Die Probleme von Kandersteg und des Kandertales überhaupt sind mir bekannt. Es sollen Entlastungsmöglichkeiten einerseits, Verstärkungs- und Verbesserungsmöglichkeiten andererseits geprüft werden. Wir können das im Zusammenhang mit den übrigen Verkehrsfragen, die wir nun nach Ihrem Postulat zu behandeln haben, tun. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und hier auch des Autoverlads Bern–Wallis verdient in jedem Fall eine prioritäre Behandlung.

Der Bundesrat ist deshalb bereit, diesen Auftrag gemäss dem Postulat Müller-Meilen entgegenzunehmen.

Le président: Le Conseil fédéral est donc prêt à accepter le postulat. Celui-ci est-il combattu dans les rangs du Conseil? Ce n'est pas le cas, le postulat est donc accepté.

Ueberwiesen – Transmis

86.052

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1987 Budget de la Confédération 1987

Bericht, Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. September 1986
Rapport, message et projet d'arrêté du 29 septembre 1986

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, Bern
S'obtiennent auprès de l'Office central des imprimés et du matériel, Berne

Zbinden, Berichterstatter: Auch nach den Beratungen des Voranschlages 1987 in der Finanzkommission sieht die Finanzrechnung des Bundes einen recht ungewohnten Einnahmenüberschuss von 175 Millionen Franken vor. Nach den 15 mageren Finanzjahren 1971 bis 1985 läuten wir im laufenden Jahr eine neue, hoffentlich anhaltende Epoche von positiven Abschlüssen ein. Das ist aufsehenerregend, wenn man die Staatsrechnungen anderer industrialisierter Länder betrachtet. Wir wollen uns darüber wenigstens einen Augenblick lang freuen. Uebermut ist aber keineswegs begründet, denn es bleibt zu bedenken, dass der Uebererschuss von 175 Millionen Franken nur magere 7 Promille ausmacht und bei geringsten Schwankungen – sei es auf der Einnahme- oder auf der Ausgabenseite – wie Schnee an der Sonne zerrinnen wird. Das wäre eine erste, zwar erfreuliche, aber vorsichtige Würdigung des Voranschlages 1987. Wir hatten uns an einer Sektionspräsidentenkonferenz der Finanzkommission zum Ziel gesetzt, die einzelnen Departemente in den Sektionen noch eingehender zu prüfen und noch mehr Zeit dafür aufzuwenden. Ich darf mit Genugtuung feststellen, dass diese vertiefte Prüfung stattgefunden hat und zwei Sektionen sogar zwei Sitzungstage einsetzten. Darüber hinaus haben wir uns vorgenommen, jedes Bundesamt bzw. jede Dienststelle im Verlauf einer Legislaturperiode mindestens einmal genauer zu untersuchen. Dieses Mal wurden beispielsweise die Sektion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe, der Schweizerische Schulrat mit den Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Zürich und Lausanne sowie das Bundesamt für Aussenwirtschaft und andere mehr einer solchen Sonderprüfung unterzogen. Ich danke den verantwortlichen Sektionspräsidenten für ihre diesbezüglichen Bemühungen.

In Querschnittsprüfungen sämtlicher Sektionen wurden zudem die Personalbegehren des Bundesrates, die Stellenbewirtschaftung, die Effizienzsteigerung, die Ueberhänge zwischen Verpflichtungs- und Zahlungskrediten bei den Bundesbeiträgen sowie die elektronische Datenverarbeitung und Büromatik systematisch analysiert. Eine beabsichtigte vertiefte Prioritätenprüfung der Bundesbeiträge erwies sich offenbar als ein zu ehrgeiziges Unterfangen.

Die Gründe für das positive Ergebnis im Finanzvoranschlag: Wenn wir auch für das bevorstehende Jahr mit einem Einnahmenüberschuss aufwarten können, ist das ein Ergebnis der Sparbemühungen des Parlamentes und des Bundesrates im Ausgabenbereich während der vergangenen Jahre. Es scheint, dass die Finanzverwaltung und der Vorsteher des Finanzdepartementes bei der Ausarbeitung des Budgets recht energisch mit dem roten Stift gewirkt und um das positive Vorzeichen der Finanzrechnung gekämpft haben. Es haben zudem weitere Sonderfaktoren ausgabendämpfend gewirkt. Der Uebergang zum neuen Leistungsauftrag der SBB bewirkte einen einmaligen Rückgang der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen um über 160 Millionen Franken. In den Folgejahren ist mit höheren Lasten zu rechnen. Die Verzögerungen beim Nationalstrassenbau haben einen geringeren Mittelbedarf zur Folge. Das Budget des Bundesrates sah im Vergleich zum laufenden Jahr 170 Millionen Franken Minderausgaben vor, und die Finanzkommission hat im Einverständnis mit dem Departement und Bundesamt noch einmal 50 Millionen gestrichen.

Postulat Müller-Meilen Autoverlad am Lötschberg

Postulat Müller-Meilen Transport de véhicules par le Lötschberg

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.425
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1986 - 08:30
Date	
Data	
Seite	1728-1729
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 971

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.