

90.040

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 1674 hiavor – Voir page 1674 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 1. Oktober 1991
Décision du Conseil des Etats du 1er octobre 1991
Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Ordnungsantrag Bodenmann – Motion d'ordre Bodenmann

Bodenmann: Wir behandeln hier die grösste Investition, welche die Eidgenossenschaft allenfalls unternimmt, mit grossen, und teilweise nur schwer übersehbaren Folgen. Und nun beantragt die Kommission, diese Vorlage nur in Kategorie IV zu diskutieren. Das bedeutet, selbst den Fraktionen wird die Möglichkeit genommen, sich zu zentralen Anträgen zu äussern. Ich möchte den Antrag stellen, dass wir dieses enorm wichtige Geschäft nicht in Kategorie IV, sondern in Kategorie III diskutieren, damit eine Diskussion über diese zentralen Anträge, wie sie jetzt hier gestellt wurden, noch möglich ist. Es geht nicht an, dass diese Diskussion über die Einstufung in die Kategorie IV verhindert wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	85 Stimmen
Für den Antrag Bodenmann	55 Stimmen

M. **Zbinden Paul**, rapporteur: Je rappelle que cinq divergences ont subsisté, lorsque les projets A, B, C et D du transit alpin ont quitté notre conseil pour passer devant le Conseil des Etats. Ce dernier a éliminé une divergence, de sorte qu'aujourd'hui il nous en reste quatre à traiter qui concernent l'arrêté A.

Votre commission a siégé hier après-midi et elle vous propose: 1. de suivre le Conseil des Etats pour un article 1bis relatif aux mesures de promotion; 2. de refuser une conception Surselva à l'article 3, alinéa 2; 3. d'accepter la précision du Conseil des Etats à l'article 5 quant à la liaison avec la France; et 4. de suivre également l'autre Chambre à l'article 6bis concernant les lignes d'accès au sud.

Si vous suivez la commission, il ne restera plus qu'une seule divergence au sujet de Surselva. Quant aux détails des divergences, j'y reviendrai lorsque les propositions auront été motivées.

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Friderici, Berger, Fischer-Seengen, Giger)

Festhalten

Minderheit II

(Ulrich, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Fankhauser, Lanz)

.... Alpentransversale sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, damit sich der alpenquerende Gütertransit grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.

Antrag der grünen Fraktion

Rechtzeitig auf die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass

a. der alpenquerende Gütertransitverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt, und
b. die ökologischen Ziele gemäss Artikel 1 erreicht werden können.

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Friderici, Berger, Fischer-Seengen, Giger)

Maintenir

Minorité II

(Ulrich, Ammann, Bircher Silvio, Bodenmann, Fankhauser, Lanz)

Pour promouvoir les objectifs de l'article 1er et pour assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées doivent être prises afin que le transit transalpin des marchandises se fasse en principe par le rail.

Proposition du groupe écologiste

Au moment de la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées garantiront que

a. le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail et que
b. les objectifs écologiques visés à l'article 1er puissent être atteints.

M. **Friderici**, porte-parole de la minorité I: Lors du précédent débat sur cet article, j'ai signalé mes intérêts; je ne vais pas le refaire.

Le Conseil des Etats et la majorité de la commission du Conseil national vous proposent une nouvelle mouture de l'article 1bis de l'arrêté fédéral A sur la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. La minorité de la commission vous propose au contraire de biffer cet article 1bis rédigé ainsi: «Afin de promouvoir les objectifs de l'article premier et d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes, des mesures appropriées tendront à ce que le trafic de marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.»

Permettez-moi de relever qu'il ne s'agit que d'une redite de l'article premier, qui prévoit déjà: «Le projet doit garantir un couloir ferroviaire efficace, délester les routes du trafic marchandises sur de grandes distances, servir au transport de personnes et entraîner la baisse de la pollution actuellement excessive.» C'est également une redite de l'article 2, lettre c, qui dit: «Le projet prévoit des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit». Nous avons vu dernièrement que ce trafic de marchandises par la route ne représente que 6,3 pour cent de l'ensemble du trafic marchandises en transit.

Pourquoi ne pas se contenter de ces allusions à un transfert du trafic de la route au rail, et quelles sont ces mesures d'appoint? Il est relativement difficile de répondre à la première question, et nous n'y voyons qu'une seule explication: l'établissement d'une base légale permettant de promulguer une ordonnance sur le transit extrêmement restrictive et qui ne serait pas soumise au référendum. C'est pourquoi les milieux routiers, qui par ailleurs étaient d'accord de financer le 25 pour cent d'un projet raisonnable au moyen de la part affectée des droits sur les carburants, se concertent très activement pour lancer un référendum contre ce projet.

En ce qui concerne la seconde question, nous avons à disposition un catalogue de mesures présentées par le Conseil fédéral et nous disposons d'un exemple en matière de trafic combiné où des autorisations annuelles exceptionnelles sont accordées à quelques entreprises soigneusement sélectionnées permettant d'acheminer des marchandises dans toute la Suisse au moyen de camions de 44 tonnes en dehors de toute

base légale. Est-ce une manière de soutenir l'économie suisse? Permettez-nous d'en douter. En effet, par ce biais, des entreprises étrangères peuvent concurrencer les grossistes et les distributeurs suisses, voire les industries, en favorisant la distribution de produits étrangers.

Permettez-moi de faire une parenthèse à propos de ce dernier point, Monsieur le Conseiller fédéral, et de vous rappeler mon intervention portant sur la concurrence étrangère dans la zone frontalière, à laquelle avait répondu votre collègue M. Koller, conseiller fédéral. Cette intervention traitait principalement des fournisseurs de matériaux de construction. Il m'avait alors été répondu qu'il n'était pas possible de faire des exceptions. Or, au moment où M. Koller me donnait cette réponse, ses services avaient déjà accordé des exceptions au départ de certaines gares suisses équipées pour le trafic combiné. L'Office fédéral de la police favorise ainsi une certaine forme de concurrence déloyale, non pas à l'égard des transporteurs – je tiens à le préciser d'emblée – mais vis-à-vis des industries helvétiques qui doivent se plier à la législation suisse alors que les importateurs de produits étrangers peuvent bénéficier en tout illégalement d'exceptions largement utilisées. Je referme ici ma parenthèse.

En maintenant cet article 1bis: notre Conseil favorisera le lancement d'un référendum. Cet article ne reconnaît-il pas implicitement que le projet de nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, tel qu'il ressortira de nos travaux, ne peut pas être rentable? Sinon, pourquoi mentionner qu'il est nécessaire d'assurer une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire franchissant les Alpes? J'ai déjà cité à cette tribune l'analyse qui confirme cette appréciation parue dans le Journal pour le transport international, analyse que vous n'avez pas combattue, Monsieur le Conseiller fédéral, et qui mentionne que non seulement les Suisses devront investir pour construire ces transversales mais que les coûts annuels d'exploitation – et l'on ne parlait alors que d'un investissement de 14 milliards de francs – seraient si élevés que l'on devrait encore subventionner les utilisateurs de la chaussée roulante pour que celle-ci soit attractive et empruntée.

A ce stade de notre réflexion, la minorité de la commission se demande si le Parlement et le Conseil fédéral, qui s'est rallié à la proposition du Conseil des Etats, ne se moquent pas des citoyens en général et des usagers de la route en particulier. Ne va-t-on pas ponctionner, en l'état actuel du projet, entre 5 et 6 milliards de francs sur la part affectée des droits de douane sur les carburants pour la construction des nouvelles transversales? Parallèlement, on pose les bases législatives pour entraver le libre choix du moyen de transport. Si nous estimons raisonnablement, sans aucune exagération, le coût final du projet qui sera voté vendredi, dernier jour de cette session, il sera supérieur à 50 milliards de francs en l'an 2015; ceci en comptant avec un renchérissement annuel de 3 pour cent et un intérêt moyen de 5 pour cent, ce qui n'a, vous en conviendrez, rien d'exagéré. Les coûts des seuls intérêts seront donc, toujours à l'échéance de 2015, de 2,5 milliards de francs par année. Si l'on reprend le calcul que vous avez fait au cours d'une entrevue accordée au journal *24 heures*, ce montant représente une augmentation de 40 à 50 centimes par litre de carburant, car très vraisemblablement ce sera le moyen de financement proposé, étant donné que, pour l'année prochaine déjà, le découvert de 2 milliards de francs du budget sera couvert à raison de 1,5 milliard par une augmentation de 25 centimes de la taxe douanière de base sur les carburants. Pas de quoi s'étonner donc que les organisations routières soient favorables au lancement du référendum.

En dernier lieu, je signale que l'introduction d'un tel article serait incompatible avec les conventions internationales relatives au transport routier ainsi qu'avec les conventions actuelles et futures du GATT. Je tiens ici à spécifier que je me suis encore renseigné à Genève et que l'on m'a confirmé l'incompatibilité de cet article avec les conventions que nous avons ou que nous allons signer. Il faut donc s'attendre, comme lors de l'introduction de la taxe poids lourds en 1985, à des mesures de rétorsion de la part de nos partenaires européens.

En conséquence, la minorité de la commission et le groupe libéral vous invitent à biffer l'article 1bis.

Frau Ulrich, Sprecherin der Minderheit II: Wenn Sie den Antrag der Mehrheit und den Antrag der Minderheit II miteinander vergleichen, sehen Sie, dass der Unterschied eigentlich nur darin liegt, dass die Mehrheit die Ziele des Artikels 1 durch geeignete Massnahmen «anstreben» will und die Minderheit II geeignete Massnahmen «ergreifen» will, damit diese Ziele erreicht werden.

Worum geht es? Wir haben hier jetzt keine Frist mehr drin, wie Sie sehen; der Ständerat hat auf die Festlegung einer Frist für die Inbetriebnahme der Neat zwingend verzichtet. Es geht darum, dass wir den Gütertransportverkehr auf die Schiene bringen. Ich möchte gleich zu Beginn sagen: Definitionsgemäss verstehen wir unter dem Gütertransportverkehr den Verkehr von Grenze zu Grenze. Wenn eine Firma von meinem Wohnort Olten ein Gut nach Bellinzona verladen will, muss sie das also nicht zwingend auf der Schiene machen; es geht um den internationalen Verkehr. Wir alle haben ein Interesse daran, unsere Strassen von diesen Lastwagen zu entlasten; alle klagen über sie, indem sie sagen: Diese Lastwagen sind für unsere Steigungen zu schwach, sie verursachen Staus. Es geht somit auch um die bessere Funktionsfähigkeit unserer Strassen.

Die Minderheit II hat aus folgenden Gründen eine zwingende Formulierung vorgeschlagen: Es muss jetzt vom Parlament klar gesagt werden, ob man diesen Gütertransportverkehr auf die Schiene verlagern will oder ob man das eventuell «anstreben» will usw. – also Gummiformulierungen. Ich glaube, es ist heute wichtig, dass Sie jetzt klar sagen – nachdem Sie es damals schon abgelehnt haben, auf eine zweite Autoröhre am Gotthard zwingend zu verzichten –: Wir wollen den Gütertransportverkehr von der Strasse auf die Bahn verlagern. Dann wird sich nämlich – was Herr Bundesrat Ogi gesagt hat – die zweite Röhre der Autobahn erübrigen.

Es wurde vorhin vom Referendum gesprochen. Ich glaube, wenn es zu einem Referendum kommt – wenn es dann um die Frage geht: Wollen wir dieses Riesenbauwerk, oder wollen wir es nicht? –, werden zwei Faktoren ausschlaggebend sein: Die Bürgerinnen und Bürger werden sich fragen: Ist es tatsächlich notwendig, so hohe Milliardenbeträge zu verbauen? Sie werden diese Frage nur dann bejahen, wenn sie sicher wissen, dass danach der Gütertransportverkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Wenn die Bürgerinnen und Bürger damit rechnen müssen, dass sie zwar Milliardenbeträge in riesige Bauwerke investieren, diese Bauwerke aber nachher nicht benutzt werden oder nicht genügend ausgelastet sind und wir keine Handhabe haben, sie auszulasten, indem wir den Güterverkehr zwingend auf die Schiene verlagern, werden sie nein sagen. Die Leute in unserem Lande sind sensibilisiert; einerseits, wenn es ihr Portemonnaie betrifft, und andererseits, wenn es um die Umwelt geht. Ich glaube, das ist ganz klar.

Wenn Sie der Meinung sind, dass wir den Gütertransportverkehr wirklich auf die Schiene verlagern wollen, dann stimmen Sie bitte dem Antrag der Minderheit II zu.

Frau Diener: Herr Bundesrat, Sie haben gestern gesagt, Artikel 1bis werde zu einem Schicksalsartikel hochstilisiert. Sie haben bestritten, dass er dies sei. Ich möchte Ihnen ganz klar sagen, dieser Artikel 1bis ist der Schicksalsartikel für die ganze Neat-Vorlage. Ich muss sagen, was wir in diesem Parlament machen, ist absolut beschämend. Wir haben Artikel 1bis jetzt in einer Form, die reine Deklamation ist und mit den ökologischen Notwendigkeiten nichts mehr zu tun hat. Aus Artikel 1bis ist ganz klar ein «1bisschen» geworden – für uns Grüne ein ungenügendes «1bisschen».

Ich möchte Sie nochmals kurz daran erinnern, welches die ursprünglichen Forderungen waren. Wir hatten die Forderung, dass die Umweltbelastung, die der Verkehr heute verursacht, abnehmen muss, wenn die Neat in Betrieb ist; Sie und der Bundesrat haben das abgelehnt. Wir hatten gefordert, dass der Gütertransportverkehr zwingend auf die Schiene muss, wenn die Neat betriebsbereit ist; Sie und der Bundesrat haben das abgelehnt. Wir verlangten eine volle Kostendeckung für den Güterverkehr auf der Schiene; Sie und der Bundesrat haben das ebenfalls abgelehnt. Eine weitere Forderung, die auch in der Alpen-Initiative enthalten ist, war: Verzicht auf den weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes und Verzicht auf eine

zweite Röhre am Gotthard; Sie und der Bundesrat haben das ebenfalls abgelehnt.

Jetzt, nachdem all dies abgelehnt wurde, haben wir noch ein «1bisschen», das deklamatorisch noch eine freiwillige Garnitur Oekologie beinhaltet. Ich muss Ihnen sagen: Das ist für die grüne Fraktion nicht mehr goutierbar. Wir haben gezeigt, dass wir diskussionsbereit sind. Wir sind bis zum Antrag von Herrn Danioth bereit gewesen, in den Anforderungen in bezug auf die Oekologie mitzugehen. Aber unter die Anforderungen des Antrags Danioth werden wir nicht gehen. So, wie die Debatte heute laufen wird, werden wir auch keinen Grund mehr haben, auf unseren Referendumsbeschluss zurückzukommen.

Ich habe den Antrag Danioth noch einmal aufgenommen; er ist Ihnen verteilt worden. Das ist das absolute Minimum für die grüne Fraktion im Bereich der Oekologie.

Ich möchte Sie ganz herzlich bitten, diesen Antrag zu unterstützen. Er beinhaltet zwei Teile der Alpen-Initiative, über die wir später hier im Saal noch sprechen werden.

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous en sommes à la première divergence de l'article 1bis, sous le titre «Mesures de promotion». L'article premier de l'arrêté A émet le principe que le transit alpin doit délester les routes du trafic de marchandises sur de grandes distances. Il s'agit de l'article qui traite du but du projet.

Notre conseil avait introduit à l'article 2, traitant de la conception du transit alpin, une nouvelle lettre c selon laquelle le projet devait prévoir «des mesures d'appoint, notamment pour permettre le transfert vers le rail du trafic des marchandises en transit» – «flankierende Massnahmen insbesondere zur Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene». Le Conseil des Etats voulait d'abord aller plus loin et exiger des mesures garantissant que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule en principe par le rail. Après une longue discussion nourrie, vous avez, par un vote par appel nominal, refusé une telle disposition coercitive par 93 voix contre 87. La commission et le Conseil des Etats ont remanié ce texte et se sont limités à demander des mesures appropriées tendant à ce que le transit des marchandises à travers les Alpes se déroule principalement par le rail. Il n'y a donc plus, dans ce texte, la garantie du principe du transit des marchandises par le rail; il n'y a plus de délais impératifs pour les mesures à prendre. Ce qui est nouveau dans ce texte, par rapport à la première version, c'est d'abord la référence aux objectifs de l'article premier, c'est ensuite le but d'une bonne utilisation, c'est-à-dire le critère de la rentabilité du transit alpin et, finalement, ce sont les mesures appropriées envisagées qui tendent simplement à faire passer le transit des marchandises par le rail sans obliger impérativement ce transfert.

Il faut admettre qu'il est relativement difficile de déceler une différence fondamentale entre l'article 2, lettre c, en relation avec l'article premier, d'une part, et le nouveau texte de l'article 1bis, d'autre part. On parle une fois de mesures d'appoint, une autre fois de mesures de promotion et, dans les deux cas, du but de transférer le trafic de marchandises vers le rail.

C'est dans ce sens que la commission vous propose, par 18 voix contre 4 et 4 abstentions, de suivre le Conseil des Etats qui avait admis cette version avec une majorité de trois quarts. Par conséquent, elle vous demande de rejeter la proposition de minorité I (Friderici) qui ne veut rien savoir d'une telle mesure de promotion et qui maintient le premier refus du Conseil national. Je laisserai le soin à M. le conseiller fédéral de répondre aux questions de M. Friderici.

La minorité II (Ulrich) a été refusée en commission par 18 voix contre 6 et 3 abstentions. Cette minorité exige impérativement des mesures appropriées qui garantiraient d'atteindre le but du transit de marchandises par le rail. Au fond, on revient à la première version du Conseil des Etats refusée par le Conseil national. Nous estimons en commission que le texte du Conseil des Etats et de la majorité de la commission tient mieux compte des conditions politiques actuelles et de la marge de manoeuvre que nous donnent les exigences de l'intégration européenne. Pour trouver une entente entre les deux conseils, nous vous proposons de suivre la majorité et de rejeter les propositions des minorités I et II.

Quant à la proposition du groupe écologiste, présentée par Mme Diener – elle n'a pas été discutée en commission – il s'agit tout simplement et mot à mot de la première version du Conseil des Etats que vous avez rejetée ici, qui a été révoquée par le Conseil des Etats et qui a été remplacée par la formule plus souple que nous vous préconisons.

Nous ne voulons vraiment pas reprendre l'ensemble de la discussion qui a déjà eu lieu. C'est la raison pour laquelle je n'entre pas plus dans les détails et vous prie de rejeter également la proposition du groupe écologiste.

Schüle, Berichterstatter: Es bestehen jetzt noch vier Differenzen zum Ständerat. Die Kommission schlägt Ihnen vor, bei drei Differenzen dem Ständerat zuzustimmen und in einem Fall, bei der Option Surselva, an unserem Beschluss festzuhalten.

Die erste, wohl hauptsächlichste Differenz besteht bei Artikel 1bis, der den alpenquerenden Güterverkehr grundsätzlich auf die Schiene verlagern will. Dieser Artikel ist von beiden Seiten zum Schicksalsartikel emporstilisiert worden. Die einen sahen darin die nötige Garantie, um die Zielsetzung, die Bewältigung des Gütertransitverkehrs auf der Schiene, zu erreichen; die anderen befürchteten, die freie Wahl der Verkehrsmittel werde in unzulässiger Weise eingeschränkt und die Schweiz könnte dann ihren internationalen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen.

Ich darf die Bedeutung dieses Artikels doch relativieren und Sie auf die Artikel 1 und 2 verweisen, die Sie jetzt auf der Fahne nicht mehr vorfinden. In Artikel 1 haben wir den Grundsatz festgehalten, dass es darum gehe, mit einem Konzept einen leistungsfähigen Schienenkorridor sicherzustellen und die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. In Artikel 2 haben wir dann im Nationalrat das Konzept um einen Buchstaben c ergänzt, wonach durch flankierende Massnahmen die Umlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene sicherzustellen sei.

Mit 93 zu 87 Stimmen hat der Nationalrat in einem Namensaufruf diesen neuen Artikel 1bis abgelehnt. Der Ständerat hat mit 29 zu 12 Stimmen nun eine neue, etwas flexiblere Formulierung beschlossen, die Kollege Weber-Schwyz bereits in unserem Rat angeregt hatte. Eine Formulierung, mit der eben auch den Bedenken, wie sie Herr Friderici hier vorgetragen hat, Rechnung getragen werden soll.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 18 zu 4 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den ständerätlichen Beschluss ebenfalls gutzuheissen. Die Kommission hatte zuvor mit 18 zu 6 Stimmen diese Fassung einem Antrag von Frau Ulrich vorgezogen, den Sie als Minderheit II auf Ihrer Fahne vorfinden.

Der neue Artikel 1bis verlangt, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr grundsätzlich auf der Schiene abgewickelt werden müsse. Es geht bei diesem Gütertransit ganz klar nur um den Nord-Süd-Verkehr von Grenze zu Grenze. Auf eine zeitliche Fixierung soll verzichtet werden; damit wird der problematische Zeitdruck des ersten Vorschlags des Ständerats eliminiert.

Der Artikel beinhaltet eine Zielvorgabe. Er verdeutlicht, dass besondere Förderungsmassnahmen nötig sein werden. Der Unterschied zum Antrag der Minderheit II scheint der Kommission nicht nur sprachlicher Natur zu sein: Die Zielsetzung ist durch geeignete Massnahmen «anzustreben», heisst es im Antrag der Kommissionsmehrheit; die Minderheit Ulrich verlangt, es seien zwingend «geeignete Massnahmen zu ergreifen». Der Auftrag an sich bleibt indessen praktisch gleich, und darum empfehlen wir Ihnen, hier eine Differenz zum Ständerat zu vermeiden.

Von der grünen Fraktion ist auch der ursprüngliche Antrag von Herrn Danioth nochmals aufgenommen worden. Frau Diener war in der Kommission mit dabei und hatte dort auf diesen Antrag verzichtet. Ich stelle zu diesem Antrag fest, dass er als Rechtssatz, als Gesetzestext, als konkrete Vorschrift für die Zeit nach dem Jahr 2005 problematisch ist. Er ist apodiktisch ausgestaltet und bietet keinen Spielraum; er enthält eine Verpflichtung, die sich nicht nur an den Bund richtet, sondern auch an unsere Nachbarländer.

Darum empfehle ich Ihnen namens der Kommission, die Minderheitsanträge, und ebenso diesen Antrag der grünen Fraktion abzulehnen.

Bundesrat **Ogi**: Ich habe den Eindruck, Sie veranstalten einen Streit um des Kaisers Bart. Das ist schade, es ist schade für die Sache. Diese Sache ist zu wichtig, ist zu gut. Es ist schade, weil jetzt offensichtlich mit Wortklaubereien eine Kampfstätte gesucht wird, um die Mitbeteiligung am Referendum begründen zu können. Es ist auch schade, dass nach diesen vielen Stunden der Diskussion die Wahlen ihre bekannten Schatten vorauswerfen und dass dieses Rednerpult noch attraktiv wirkt. Es ist nicht etwa schade wegen des Referendums – das ist nicht schade: Wir stellen uns dem Volk! Das Referendum ist ein Volksrecht.

Zu Herrn Friderici und Frau Diener: Das Volk soll entscheiden, und das Volk wird richtig entscheiden; es wird auch hier klarsehen. Ich komme später auf Ihren «Slalomlauf» – wenn ich das in einer liebenswürdigen Sportlersprache so sagen darf – zurück. Aber schade ist das Gezänk, das hier veranstaltet wird und das diese Vorlage in Misskredit bringt. Diese Wortklauberei, diese Prestigeangelegenheit wären nicht nötig gewesen. Wenn Sie die Botschaft und den Bundesbeschluss lesen, stellen Sie spätestens beim dritten Durchlesen fest, dass sowohl in Artikel 1 wie in Artikel 2 bereits all das festgeschrieben ist, worüber im Nationalrat und im Ständerat stundenlang gestritten worden ist!

Ich komme zu Artikel 1bis und möchte zusammenfassend folgendes festhalten: Am 25. September kam im Nationalrat eine knappe Mehrheit für den Verzicht auf Artikel 1bis zustande. Die neue Fassung des Ständerates kommt den verschiedenen Bedenken entgegen, die im Nationalrat geäußert wurden. Deshalb ist die jetzige Begründung, wegen dieser Formulierung das Referendum zu ergreifen, eine schlechte Begründung. Auch Sie müssen vor das Volk treten und begründen, weshalb Sie das Referendum ergreifen! Auch hier will das Volk Klarheit.

Die wichtigsten Unterschiede zum alten Text des Ständerates sind folgende:

1. Es soll neu keine zeitliche Fixierung mehr geben; das gibt die nötige Beweglichkeit für praktikable Lösungen. Wir müssen praktikable Lösungen haben. Nicht auf dem Papier, sondern in der Praxis!

2. Neu ist auch die klare Zielformulierung: es heisst «anzustreben» statt der schwierig zu vollziehenden Garantie mit der Formulierung «sicherzustellen».

3. Schliesslich ist das betriebswirtschaftliche Ziel der guten Bahnauslastung auch als Absicherung der grossen Investitionen neu hervorzuheben, die Sie hoffentlich heute, morgen und endgültig am Freitag beschliessen werden.

4. Neu ist auch die Ausrichtung der Massnahmen auf alle Ziele des Artikels 1 und nicht nur auf die «ökologischen Ziele».

5. Schliesslich wird am Wort «grundsätzlich» in dem Sinn festgehalten, dass vernünftige Ausnahmen möglich sein können. Wir müssen doch hier vernünftig denken, wir müssen doch Ausnahmen möglich machen! Strassen sind nicht nur des Teufels Werk, sondern Strassen haben uns auch wirtschaftliche Prosperität gebracht. Sie haben uns mit Wirtschaftsräumen verbunden. Das vergisst man heute, wenn man die Lage so beurteilt und nur noch schlecht über die Strassen urteilt.

In der neuen Formulierung des Artikels 1bis sollte dieses Prestigedenken, dieser Prestigekampf zwischen Umwelt- und Strassenverkehrsverbänden mit einem Kompromiss entschärft werden. Diese Brücke sollte für Sie alle tragfähig sein: für die Grünen, aber auch für die Leute, die Herrn Friderici unterstützen. Es braucht etwas Souplesse.

Wollen Sie eigentlich diese Bahn, oder wollen Sie sie nicht? Das ist die entscheidende Frage. Wenn Sie glauben, dass sie notwendig ist, dann sollten Sie sich nicht über diese kleinen Sachen aufregen, wie Sie das jetzt getan haben. Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen. Ich bitte Sie ferner, den Antrag der Minderheit II (Ulrich) abzulehnen. Dieser Antrag will die Formulierung «durch geeignete Massnahmen anzustreben» mit «sind geeignete Massnahmen zu ergreifen» ersetzen. Auch das ist eine minime Differenz, Frau

Ulrich, und ich erwarte auch von Ihnen eine grosszügige Souplesse, wie sie den Solothurnern doch so eigen ist. Der Antrag Ulrich ist im Text zugegebenermassen etwas schärfer; inhaltlich kann er aber in der Praxis weitgehend das gleiche bedeuten. Im Interesse der Bereinigung dieser Differenz bitte ich um Ablehnung dieses gutgemeinten Antrags von Frau Ulrich.

Ein Wort noch zum Verhältnis dieses Artikels zu verschiedenen Staatsverträgen: Von Herrn Friderici wurde vieles gesagt, das ich richtigstellen muss. Grundsätzlich gehen Staatsverträge – weil sie Völkerrecht sind – diesen Artikeln vor. Die Fassung des Ständerates ist punkto Methode so offen, dass sie problemlos – hören Sie zu, Herr Friderici: problemlos! – staatsvertragskonform ausgelegt und angewandt werden kann. Gestern in der Kommission und heute im Plenum haben Sie von drei Abkommen gesprochen: das Abkommen von Paris, das Abkommen von Wien und die Gattvereinbarung. Das Abkommen von Paris, Sie wüssten es, ist ein altes Abkommen. Nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement kann gesagt werden, dass man es quasi vergessen kann. Das Abkommen von Wien ist neu, es wurde vom Bundesrat im August 1991 ratifiziert; es beinhaltet Bestimmungen über Ausweise, Ausrüstung, Masse und Gewichte. Das Prinzip, wonach die Länder zuständig sind, ist festgeschrieben – also auch diesbezüglich kein Problem im Zusammenhang mit Artikel 1bis. Die Gattvereinbarung, die Sie heute zwar nicht erwähnt haben, regelt die Handelsbeziehungen; sie hat keinen Zusammenhang mit dem Transportrecht.

Sie haben heute auch die Ausnahmen erwähnt, die das Bundesamt für Polizeiwesen erteilt hat. Es geht hier um einen Versuch mit der Beförderung von Ladebehältern im kombinierten grenzüberschreitenden Verkehr. Diesen Versuch wollen wir wagen; wir wollen ihn auswerten. Deshalb darf diese Praxis nicht als falsch beurteilt werden, sondern es ist eine Praxis, die in der Richtung geht, die Herr Friderici sonst vertritt: sie gibt uns etwas mehr Erkenntnisse und mehr Erfahrungen.

Dann haben Sie, Herr Friderici, den Eindruck entstehen lassen, es bestehe die Absicht, mit Artikel 1bis den Lastwagenverkehr in der Schweiz zu verbieten. Die Transportfreiheit ist auch in Zukunft gewährleistet. Wir müssen aber alles tun, damit das Transitgüterangebot attraktiv ist, damit wir bei der Bahn über eine Infrastruktur verfügen, die diesen zusätzlichen Verkehr übernehmen kann. Und da braucht es Attraktivität. Die Bahnen sind heute noch zuwenig attraktiv. Es braucht ein sehr gutes Angebot; es braucht die richtigen Preise (Stichwort: Kostenwahrheit); es braucht gesicherte Schnelligkeit (Stichwort: Just in time), das kann die auch Bahn erreichen – Sie können so viel Gestik machen, wie Sie wollen. Es braucht weiter Infrastruktur, und es braucht die nötigen Anschlüsse. Deshalb sind der Notausgang, den Sie für das Referendum suchen, und Ihre Verbrüderung mit den Grünen etwas eigenartig.

Zu Frau Diener: Sie haben hier die Unterstützung des Referendums gerechtfertigt. Das mussten Sie auch; ich bin da ganz ehrlich, Sie wissen es ja. Aber es war ein Slalomlauf, der nicht sehr viele Fis-Punkte bringen würde. Was haben Sie an der Delegiertenversammlung in Luzern beschlossen? Dort – wir müssen uns doch mit der Wahrheit auseinandersetzen – haben Sie beschlossen, das Referendum zu ergreifen. Sie haben nicht einmal die letzten Diskussionen im Ständerat und im Nationalrat abgewartet. Dann kam die Reise nach Bern. Dann haben Sie, nachdem der Ständerat eine Formulierung gefunden hat, gesagt, Sie könnten von dieser Position eventuell abrücken. Ich nehme an, dass auch bei Ihnen Delegiertenversammlungsbeschlüsse bindend sind. Man hat also – einer Ihrer sozialdemokratischen Kollegen hat mir das soeben gesagt – schon bei der ersten Sitzung in Aussicht gestellt, man würde die Neat eventuell – ich formuliere vorsichtig, damit ich Ihnen gegenüber korrekt bin – sogar unterstützen. Nun muss natürlich der Tag X kommen, der 2. Oktober, an dem Sie diesen Rückzug antreten und hier im Rat eine Rechtfertigung für dieses Referendum vortragen; das haben Sie getan. Ich nehme es zur Kenntnis. Wir werden dann antreten; wir werden beide zusammen vors Volk treten.

Aber wir beide wollen auch noch 25 Jahre leben. Wir werden in 25 Jahren beurteilen können, was wir heute, am 2. Oktober 1991, beschlossen haben, zusammen werden wir dann ur-

teilen. Sollte die Neat aber nicht gebaut werden, wird man in 25 Jahren sicher fragen: Welche Bundesräte haben diesen Entscheid zu verantworten? Und man wird sich auch fragen: Welche Parlamentarier haben am 2., 3. und 4. Oktober 1991 entschieden? Auch Sie haben eine Verantwortung zu tragen: für das Referendum und gegen das Referendum; für die Neat und gegen die Neat. Das wollte ich zuhänden des Protokolls und der Geschichte sagen. Wir sehen uns in 25 Jahren wieder. Ich bin so jung, dass ich das noch erleben möchte – nicht als Bundesrat, aber als Ogi möchte ich das erleben. Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission, dem Bundesrat und damit einem guten Kompromiss zu folgen und alles andere abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II 97 Stimmen
Für den Antrag der grünen Fraktion 22 Stimmen

Zweite, namentliche Eventualabstimmung

Deuxième vote préliminaire, par appel nominal.

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Baggi, Basler, Berger, Bezzola, Biel, Blatter, Blocher, Bonny, Bühler, Burckhardt, Bürgi, Büttiker, Cavadini, Cevy, Cincera, Columberg, Cotti, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, David, Déglise, Dietrich, Dreher, Ducret, Eggly, Eisenring, Engler, Eppenberger Susi, Etique, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Grassi, Gros, Guinand, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmar, Iten, Jeaneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Loeb, Loretan, Luder, Maitre, Martin, Massy, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabholz, Nebiker, Neuenschwander, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philipona, Pidoux, Portmann, Reichling, Reimann Maximilian, Revaclier, Ruckstuhl, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schneider, Schüle, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Stamm, Stucky, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wel-lauer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölich, Zwingli (113)

Für den Antrag der Minderheit II stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité II:

Aguet, Ammann, Auer, Baerlocher, Bär, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Bodenmann, Borel, Brügger, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggenberger Georges, Euler, Fäh, Fankhauser, Fierz, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Kuhn, Lanz, Leemann, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Meier Samuel, Meizoz, Meyer Theo, Neukomm, Nussbaumer, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruf, Schmid, Seiler Rolf, Spielmann, Stappung, Steffen, Steinegger, Stocker, Thür, Ulrich, Vollmer, Wanner, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwiggart (71)

Der Stimme enthält sich – S'abstient:

Mauch Rolf (1)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Caccia, Dubois, Gysin, Haller, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Matthey, Oehler, Pini, Rohrbasser, Ruffy, Rutishauser, Uchtenhagen, Ziegler (14)

Präsident Bremi stimmt nicht

M. Bremi, président, ne vote pas

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit 132 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I 42 Stimmen

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Columberg, Berger, Blocher, Kühne, Schmidhalter)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 2

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Columberg, Berger, Blocher, Kühne, Schmidhalter)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Columberg, Sprecher der Minderheit: Zum dritten und zum letzten! Damit wir jetzt wirklich zum letzten Mal über die Neat debattieren, bitte ich Sie, dem Ständerat zuzustimmen, d. h. die neue Gotthardlinie so zu konzipieren, dass eine allfällige spätere Erweiterung Richtung Surselva nicht verunmöglicht wird. Die Kommission war geteilt: 11 zu 11 Stimmen, und weil der Präsident falsch gestimmt hat, wurden wir zur Minderheit, aber sonst war er ein guter Präsident. Der Ständerat hat zum zweiten Mal oppositionslos der Option Surselva zugestimmt, und der Bundesrat ist damit einverstanden. Einverstanden ist auch die Hälfte der Kommission. Setzen wir also diesem Trauerspiel ein Ende, und stimmen wir dem Ständerat und dem Bundesrat zu, damit diese bedeutende Vorlage noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden kann.

Zur Sache selber bleibt nichts Neues zu sagen. Die Neat stützt sich auf das Baukastensystem; sie lässt überall künftige Entwicklungen offen. Lassen wir also diese Möglichkeit für die Surselva, für den Kanton Graubünden offen, um so mehr, als diese Anschlussmöglichkeit die Leistungsfähigkeit der Hauptlinie nicht tangiert und nur unbedeutende Mehrkosten entstehen. Man spricht von allerhöchstens 70 Millionen Franken; es könnten aber durchaus auch nur 10, 20 oder 30 Millionen Franken sein. Es geht ja darum, im Innern des Tunnels eine kleine Ausbuchtung zu machen, und diese Ausbuchtung könnte auch als Werkstatt benutzt werden.

Es ist für mich auch völlig unverständlich, dass für dieses bescheidene Anliegen – sehr wahrscheinlich das kleinste der ganzen Vorlage – nun noch eine Abstimmung unter Namensaufruf durchgeführt werden soll.

Verbauen wir die Zukunft nicht! Europa ist im Umbruch. In 10, 20, vielleicht in 30 Jahren könnte der Güterverkehr aus den mittel- und osteuropäischen Ländern wesentlich zunehmen. Und wenn diese Entwicklung tatsächlich eintreten sollte, wäre es doch sinnvoll, wenn der zusätzliche Mehrverkehr aus dem Osten, aus Süddeutschland nicht durch die Innerschweiz, nicht über die bereits stark belastete Gotthardlinie geschleust werden müsste. Lassen wir also diesen Ausweg über Graubünden – für alle Fälle, möchte ich sagen – offen. Lassen Sie uns diesen kleinen Hoffnungsschimmer.

Im Bestreben, eine rasche Einigung zu erzielen, hat der Ständerat eine Abschwächung seiner ursprünglichen Formulierung vorgenommen. Ich bitte Sie, dieser Kompromisslösung zuzustimmen und eine allfällige spätere Erweiterung der neuen Gotthardlinie Richtung Surselva, Richtung Graubünden nicht zu verunmöglichen. Stimmen Sie also dem Bundesrat und dem Ständerat zu!

M. Zbinden Paul, rapporteur: Nous arrivons à la deuxième divergence, l'article 4, alinéa 3, concernant l'extension en direction de la Surselva.

Dès le début, certains représentants du canton des Grisons ont tenté d'intégrer leur canton dans le transit alpin. D'abord, ils demandaient un tunnel aboutissant à la vallée de la Surselva, pour relier Coire directement au transit alpin; ensuite ils se sont limités à prévoir une issue vers la Surselva. Le Conseil

des Etats a finalement accédé à l'idée que le tunnel du Gothard devrait être conçu de manière à permettre une éventuelle extension en direction de la Surselva. Pour garantir une telle possibilité, il faudrait construire quatre entrées de tunnels d'une longueur de cent ou deux cents mètres chacune, à l'endroit voulu, à gauche et à droite du tunnel du Gothard, comme c'est le cas pour les jonctions d'une autoroute. Les coûts entraînés par ces projets de construction étaient évalués à 70 millions sans – je le précise – les frais d'étude et de planification.

Notre conseil avait rejeté l'idée d'une extension vers la Surselva et j'ajoute encore – en son temps – vers le lac de Côme par 111 voix contre 28. Le Conseil des Etats a laissé tomber l'extension vers le lac de Côme et a maintenu la possibilité d'une extension en direction de la Surselva, en précisant: «que cette extension ne soit pas rendue impossible». Qu'est-ce que cela veut dire? Nous avons constaté en commission que si la conception du tunnel du Gothard ne devait pas rendre quasi impossible une telle extension, les quatre accès en direction de la Surselva devraient néanmoins être construits. Nous en connaissons les coûts – 70 millions. La nouvelle version du Conseil des Etats revient donc pratiquement au même que la première, rejetée par le Conseil national. Je précise que la décision de la commission a été prise à la voix prépondérante de votre président de commission, soit par 12 voix contre 11 et trois abstentions. Je dirai encore à l'intention de M. Columberg que 12 voix sur une commission de 31 personnes ce n'est pas tout à fait la moitié.

Pourquoi ce refus majoritaire et présidentiel? Tout au long des débats, je me suis toujours engagé à limiter ce projet au transit alpin et à rejeter tout ce qui n'avait en soi rien à faire avec le but du projet. Or, l'idée de l'Y a été rejetée. Le tunnel de la Surselva a également été refusé. Je ne vois dès lors pas pourquoi on devrait entamer la construction d'un tunnel hypothétique et ajouter un coût de 70 millions à cet effet. Cela reviendrait à faire croire que la construction de Surselva reste possible, c'est une nouvelle promesse écrite d'une «Ostalpenbahn». Un tel procédé rappelle singulièrement l'aventure de la liaison Bredetto–Furka ou encore les ponts traversant les futures autoroutes, ponts construits au mauvais endroit.

Pour revenir au canton des Grisons qui se plaint de n'avoir rien reçu dans le cadre du transit alpin, je rappelle que nous avons adopté le principe d'un crédit de 315 millions pour la gare de Coire et de ses annexes, et qu'il est prévu d'investir 100 millions pour le chantier de la Surselva.

En conclusion, la majorité de la commission et son président avaient plus le souci de se concentrer et de sauver le transit alpin et de ne pas céder à toutes les extravagances purement régionales.

Schüle, Berichterstatter: In Artikel 3 Absatz 2 hat der Ständerat zur Erweiterungsmöglichkeit für den Raum Luino zwei weitere Optionen aufgenommen: eine Erweiterungsmöglichkeit in Richtung Surselva und eine Erweiterungsmöglichkeit in den Raum Comer See.

Was die Option Luino anbetrifft, besteht keine Differenz. In der Frage der visionären Erweiterungsmöglichkeit Richtung Comer See hat sich der Ständerat nun uns angeschlossen. Diese realitätsferne Option wurde gestrichen. Bleibt die Option Surselva oder, – wie man auch sagen könnte –: Option Cavelti. Eine Erweiterung in Richtung Surselva soll nicht verunmöglicht werden, heisst es nun im neuen ständerätlichen Text; dies ist ein Hoffnungsschimmer für die Bündner, wie sich Herr Columberg ausgedrückt hat.

Was heisst das aber? Die Bündner – zumindest die Urheber des Vorschlages – sehen darin die Chance, doch noch zu einem Ypsilon- oder zu einem Mini-Ypsilon-Anschluss an den Gothard zu kommen. Die Kommission hat aber diese Ypsilon-Idee sowohl aus baulichen als auch aus betrieblichen Gründen eindeutig verworfen. Nun sollen wir in dieser Form ein neues Ostalpenbahn-Versprechen abgeben. Für das Projekt Alpen transit bedeutet diese Option eine konkrete Auflage: Im Innern des Gothardtunnels müsste über 500 Meter eine Ausbuchtung vorgenommen werden; auch wäre es nötig, zwei Vorstollen zu bauen, um ein solches Ypsilon später ein-

mal ohne Betriebsunterbruch an die Gotthardlinie anschliessen zu können. Es müssten für Ausbuchtung und Vorstollen im Minimum 70 Millionen Franken ausgegeben werden, um der Option Surselva Rechnung zu tragen.

Der Nationalrat hat das letzte Mal mit 111 zu 28 Stimmen die Optionen Surselva und Comer See ganz klar verworfen. Mit dem Stichentscheid des Präsidenten beantragt Ihnen die Kommission, an unserem Beschluss festzuhalten. 70 Millionen Franken als Vorleistung für ein solches künftiges Ypsilon auszugeben, das sehr viel mit einem Phantomprojekt zu tun hat, schien uns nicht verantwortbar, wir sollten keine ungerechtfertigten Erwartungen wecken. Ich habe feststellen können, dass die Minderheit auf der Fahne nur noch aus fünf Kommissionsmitgliedern besteht: Die Ueberzeugung hat also auch bei der Minderheit nachgelassen.

Bundesrat Ogi: Eines hat dieser Artikel sicher ausgelöst: Der Bekanntheitsgrad der Surselva ist markant gestiegen. Jeder Schweizer weiss nun, wo diese Surselva ist. Die Kurdirektoren werden an unserer Debatte sicher Freude haben.

Zum dritten und zum letzten, hat Herr Columberg gesagt. Ich habe schon mehrmals alles gesagt, was gesagt werden muss. Meine diesbezügliche Reserve ist aufgebraucht, ich möchte nur im Telegrammstil festhalten: Baukastensystem heisst: jederzeit an- oder hinzubauen können; Baukastensystem heisst aber auch: nichts verunmöglichen. Deshalb sollte man bei einem solch grossen Werk keine Möglichkeit verbauen, auch keine Möglichkeit, die vielleicht in mehr als 25 Jahren nie eingelöst wird. Wenn man ein solch grosses Werk baut, müsste man die Option für die Zukunft offenhalten. Ich frage Sie am Schluss dieser Debatte: Lohnt es sich, hier eine Differenz zum Ständerat zu schaffen? Wenn ich Ihnen einen Rat geben darf, so meine ich: nein.

Ich bitte Sie, der Minderheit und damit dem Ständerat zu folgen.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Bär, Bäumlín, Béguelin, Biel, Bonny, Büttiker, Carobbio, Cavadini, Cevey, Cincera, Couchepin, Coutau, Daep, Danuser, Déglise, Diener, Ducret, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggly, Eppenberger Susi, Etique, Euler, Fäh, Fankhauser, Fierz, Fischer-Hägglín, Fischer-Seengen, Frey Claude, Friderici, Früh, Gardiol, Giger, Grassi, Grendelmeier, Gros, Guinand, Günter, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hösli, Houmard, Hubacher, Jaeger, Jeanneret, Jeanprêtre, Kohler, Kuhn, Lanz, Leuba, Leuenberger-Solothurn, Leutenegger Oberholzer, Loeb, Longet, Loretan, Luder, Maeder, Maitre, Martin, Massy, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Fritz, Meier-Glatfelden, Meizoz, Mühlemann, Müller-Meilen, Nabholz, Nebiker, Neukomm, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philipona, Pidoux, Pitte-loud, Reimann Maximilian, Revaclier, Ruf, Rüttimann, Rychen, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmid, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Spielmann, Spoerry, Stappung, Steffen, Steinegger, Stocker, Stucky, Theubet, Thür, Tschuppert, Ulrich, Vollmer, Wanner, Weber-Schwyz, Weder-Basel, Widmer, Wyss William, Zbinden Hans, Zbinden Paul, Zölch, Zwingli, Zwygart (121)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aguet, Ammann, Baerlocher, Baggi, Basler, Berger, Bezzola, Bircher Silvio, Blatter, Blocher, Bodenmann, Borel, Brügger, Bühler, Bundi, Bürgi, Caccia, Columberg, Cotti, Darbellay, David, Dormann, Eisenring, Engler, Feigenwinter, Frey Walter, Graf, Grossenbacher, Haering Binder, Herczog, Hess Peter, Hildbrand, Iten, Jung, Keller, Kühne, Leemann, Meyer Theo, Neuenschwander, Nussbaumer, Portmann, Rechsteiner, Reichling, Ruckstuhl, Schmidhalter, Schneider, Segmüller, Seiler Rolf, Stamm, Wellauer, Widrig, Wiederkehr, Züger (53)

Der Stimme enthält sich – S'abstient:

Burckhardt

(1)

Abswesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:
Bircher Peter, Dietrich, Dreher, Dubois, Eggenberger Georges, Fischer-Sursee, Gysin, Haller, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Matthey, Meier Samuel, Müller-Wiliberg, Oehler, Pini, Rebeaud, Reimann Fritz, Rohrbasser, Ruffy, Rutishauser, Spälti, Uchtenhagen, Wyss Paul, Ziegler (24)

Präsident Bremi stimmt nicht

M. Bremi, président, ne vote pas

Art. 5 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 5 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Une explication seulement en ce qui concerne les divergences: nous avons prévu à l'article 5 que la Confédération devait promouvoir dans le cadre de l'intégration de la Suisse occidentale de meilleures liaisons avec la France. Nous avions pensé aux portes de sortie de Bâle et de Genève, notamment pour les TGV. Le Conseil des Etats ont ajouté que ces liaisons devaient se faire entre Bâle et Genève. Il a surtout pensé aux chemins de fer à travers le Jura, notamment aux lignes vers Vallorbe et Porrentruy. Votre commission avait rejeté une première fois cette adjonction par 22 voix contre 2 et le Conseil national avait maintenu sa version sans vote.

Le Conseil des Etats ayant maintenu sa version, nous vous proposons de la suivre, sans pour autant faire une quelconque promesse pour l'avenir. En effet, une liaison avec la France doit nécessairement se faire entre Genève et Bâle. C'est dans ce sens que nous vous proposons, par 13 voix contre 5 et 5 abstentions, d'adhérer à la version du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Art. 6bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Zbinden Paul, rapporteur: Une dernière remarque sur la quatrième divergence à l'article 6bis concernant les lignes d'accès au Sud: le Conseil des Etats a abandonné l'exigence de l'aménagement de gares de jonction et a uniquement maintenu l'extension des lignes d'accès au Sud. Dans la mesure où de telles extensions s'avèreront nécessaires, non seulement sur le Plateau nord mais aussi au Sud, la commission estime que cette précision peut être admise.

Nous avons donc éliminé trois divergences et nous en avons maintenu une à l'article 4. C'est ainsi que le projet peut passer au Conseil des Etats.

Schüle: Bei diesem Artikel 6bis hat der Ständerat nun auch den Verzicht auf den Ausbau dieser Knotenbahnhöfe beschlossen. Er hält im Sinne der Gleichbehandlung der Regionen aber daran fest, dass die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland und im Süden auszubauen sind.

Wir beantragen Zustimmung.

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsanträge – Motions d'ordre

Präsident: Ich beantrage Ihnen, die zwei vorliegenden Ordnungsanträge betreffend Neat-Vorlage jetzt zu behandeln, weil wir zu entscheiden haben, ob das Geschäft am Freitag für die Schlussabstimmung zu traktandieren ist oder nicht, dies auch zuhanden des Ständerates. – Sie sind damit einverstanden.

Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion

Die Schlussabstimmung über das Geschäft 90.040 ist bis zum Abschluss der Verhandlungen über einen Transitvertrag mit der EG zu verschieben.

Ordnungsantrag der LdU/EVP-Fraktion

Die Schlussabstimmung über das Geschäft 90.040 ist zu verschieben, bis ein Alpentransit-Abkommen bzw. ein entsprechender EWR-Vertrag paraphiert sind, längstens aber bis zur Frühjahrssession 1992.

Ueber diesen Antrag soll nach Abschluss der Beratungen über die Neat-Vorlage abgestimmt werden.

Motion d'ordre du groupe socialiste

Reporter le vote final sur l'objet 90.040 jusqu'au terme des négociations engagées avec la Communauté européenne en vue de la conclusion d'un accord sur le transit alpin.

Motion d'ordre du groupe AdI/PEP

Reporter le vote final sur l'objet 90.040 jusqu'à ce qu'un accord sur le transit alpin ou un accord y afférent sur l'EEE ait été paraphé, mais au plus tard jusqu'à la session de printemps 1992.

La présente motion sera mise aux voix au terme des délibérations sur le projet de NLFA.

M. Borel: Au nom du groupe socialiste, je vous propose de reporter le vote final sur les transversales alpines jusqu'au terme des négociations engagées avec la Communauté européenne en vue de la conclusion d'un accord sur le transit alpin.

Le groupe socialiste – il l'a manifesté lors de ce débat – est très clairement favorable à la construction des transversales alpines. Il y est à ce point qu'il souhaiterait que le peuple approuve ce projet en votation populaire. Sachant qu'il y aura un vote populaire, nous devons nous donner tous les moyens pour que le peuple ait de bons arguments pour trancher en faveur de ces tunnels. Pour cette raison, nous pensons que le peuple doit savoir que le Parlement connaissait, lorsqu'il a voté les transversales alpines, l'utilité de ces tunnels. Nous, groupe socialiste, voulons non seulement des transversales alpines, mais aussi un bon accord de transit avec la Communauté européenne, ce qui signifie un accord à long terme, un accord qui nous garantisse le transfert du transport des marchandises de la route sur le rail.

On a dit, avant cette session déjà, que c'était un atout pour M. Ogi, conseiller fédéral, dans le cadre de ces négociations européennes, de pouvoir déclarer: «Nous avons ce projet, il est tout prêt, signez avec nous un bon accord de transit.» Oui, Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez là un bon atout, mais encore ne faut-il pas le jouer trop vite. Si l'on sort trop vite ses bonnes cartes, vous savez, Monsieur le Conseiller fédéral, comme tout bon jasseur, qu'on peut être «pomme» avec le «Bour».

Nous estimons donc que le Parlement devrait avoir la sagesse de maintenir la pression sur nos partenaires européens et de dire: «Tunnels il y aura, pour autant qu'un accord de transit positif soit proposé de la part de l'Europe des Douze». Parlement, nous devons garder cette carte pour l'instant ainsi qu'en vue des votations populaires. Ces dernières auront lieu, le référendum est annoncé et personne ne doute qu'il n'aboutisse pas et il ne faudrait pas qu'à la fin de cette semaine on puisse inscrire dans la tête des électeurs de ce pays que le Parlement a voté les transversales alpines sans savoir si elles seraient utiles ou non. Il nous faut présenter au peuple une proposition appuyée sur le fait qu'elles seront utiles, qu'un accord de transit a été signé et que ce n'est que sous ces conditions-là que le Parlement a voté le projet que nous avons maintenant définitivement accepté en accord avec le Conseil des Etats.

Je cite un journal lucernois: «Ohne verbindliche Zusicherung, dass der Gütertransit von der Strasse auf die Schiene verlagert wird, will der Urner CVP-Ständerat und Notar Hans Danioth der Neat-Vorlage nicht zustimmen.» Un conseiller aux Etats uranais le dit déjà clairement, il ne votera pas ce projet s'il n'a pas la garantie qu'il y aura un bon accord de transit. Il n'est pas le seul Uranais de cet avis, il n'est pas le seul Suisse de cet avis. Si vendredi nous acceptons en votation finale un accord sur les transversales alpines sans avoir cette garantie, tous les opposants aux tunnels pourront, en particulier dans le cadre de cette campagne électorale, affirmer que le Parlement a voté un crédit dépassant 10 milliards de francs sans garantie qu'ils soient utilisés. Cette idée-là sera inscrite dans la tête des électeurs. Elle subsistera jusqu'au moment du vote et pourrait coûter très cher en amenant suffisamment de non pour que le projet auquel nous tenons nous aussi, Monsieur le Conseiller fédéral, soit refusé.

Vous avez dit tout à l'heure que vous ne craigniez pas le vote populaire et que vous faisiez confiance au peuple qui saurait comprendre la direction à prendre. Je préciserai simplement que la méthode Coué n'est pas la méthode efficace pour convaincre le peuple de voter pour ou contre. Il ne suffira pas de parcourir le pays avant les votations en criant: «Neat! Neat! Neat!». Il faut faire la preuve, aujourd'hui déjà, que nous ne votons ces crédits qu'avec l'assurance qu'ils serviront à quelque chose.

C'est pour éviter de programmer un échec en votation populaire, pour prouver que le Parlement vote des crédits de manière réfléchie en ayant la garantie de leur utilité que nous vous proposons de reporter la votation finale après la conclusion d'un accord sur le transit alpin. Nous regretterions que vous ne nous suiviez pas dans cette décision, ce qui risquerait de donner, en vote final vendredi, avec quelques non, un peu plus de oui et beaucoup d'abstentions de ceux ou celles qui ne veulent pas voter des crédits sans savoir s'ils servent à quelque chose.

Jaeger: Bei unserem Ordnungsantrag geht es in erster Linie darum, dass wir die Verhandlungsposition unseres Verhandlungsbevollmächtigten in der Transitfrage stärken wollen. Wir sind der Auffassung, dass längerfristig ein Festhalten an den verkehrsmässigen Beschränkungen, an der 28-Tonnen-Limite und am Nachfahrverbot, nur möglich ist, wenn unser Land im Gegenzug dazu die Schiene als Transitalternative anbieten kann, und das ist die Neat. Das ist auch das Argument, das sich die Grünen noch etwas genauer überlegen müssen; denn wir haben schon immer gesagt: Leider findet die Mobilität statt, und wir können nur hoffen, dass sie allmählich reduziert wird. Aber es ist ganz sicher, dass wir auf längere Sicht ausschliesslich mit der Schienenalternative einen Ausweg anbieten können.

Nach unserer Auffassung ist es gefährlich, Herr Bundesrat, nur schon geringste Konzessionen zu signalisieren, auch wenn es nur einige Lastwagen für verderbliche Güter sind; denn wenn hier einmal die Türe einen Spalt weit aufgemacht wird, müssen wir uns schon damit auseinandersetzen, dass die Türe dann weiter geöffnet wird. Wenn wir bereits im heutigen Zeitpunkt den Entscheid zur Neat fällen, hat die EG die Gewissheit, dass die Neat ohnehin kommt, und die Neat ist von da an kein Verhandlungstrumpf mehr. Deshalb ist es wichtig, bis zur Aushandlung eines Transitabkommens oder, was uns vom SP-Vorschlag unterscheidet, bis zur Paraphierung eines EWR-Vertrages, in dem diese Probleme geregelt sind, und spätestens bis zur Frühjahrssession 1992 mit der Abstimmung zu warten. Herr Bundesrat Ogi, wir möchten damit nicht Ihre alpentransversalen Pläne torpedieren, aber wir möchten Ihnen einen Verhandlungstrumpf mitgeben; denn Sie können eigentlich sicher sein, dass die Abstimmung für die Neat, mit allen Für und Wider, positiv ausfallen wird. Es geht nicht darum, diese Abstimmung zu torpedieren, sondern einzig und allein darum, Ihnen Ihre Position, Ihnen den Rücken zu stärken.

Umgekehrt sind wir der Auffassung, dass auch die Neat-Vorlage dadurch gestärkt wird. Ich bin überzeugt: Falls es Ihnen gelingt, ein Transitabkommen auszuhandeln oder die Transitfrage im Rahmen der EWR-Verhandlungen zu regeln, wird das

nicht zuletzt ein Erfolg unseres Neat-Angebots sein. Das wird der Vorlage ganz sicher auch in der Volksabstimmung helfen. Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, sich diese Möglichkeit genau zu überlegen und nicht gleich zu denken, wir wollten einen Stein gegen die Neat werfen. Im Gegenteil, wir haben uns für dieses Werk ausgesprochen. Aber wir bitten Sie, doch zu überlegen, ob es Ihnen nicht dienlich wäre, wenn nun mit der Schlussabstimmung zugewartet wird.

Ich danke übrigens der SP, dass sie die gleichen Ueberlegungen ebenfalls vorgetragen hat. Die SP hat schon seit einiger Zeit immer auf die Notwendigkeit von Transitverhandlungen, eines Transitvertrags hingewiesen, und wir haben bereits zu Beginn der Session den Antrag deponiert. Wir sind froh und danken dem Präsidenten, dass er erst heute über den Antrag abstimmen lässt.

Stimmen Sie den Ordnungsanträgen zu. Ich bitte Sie natürlich, zuerst unserem Ordnungsantrag zuzustimmen, um auf diese Weise auf jeden Fall unserem Verkehrsminister in seinen schwierigen Verhandlungen in der Transitfrage den Rücken zu stärken.

Kühne: Die CVP-Fraktion ist bereit, Ende dieser Amtsdauer die Schlussabstimmung vorzunehmen. Wir sind uns darüber klar, dass es sich nicht um einen endgültigen Entscheid handelt, da das Volk das letzte Wort haben wird. Das Referendum ist bereits angekündigt. Die CVP-Fraktion will aber, dass die Transitfrage einer Lösung zugeführt wird. Wir wissen und haben es immer wieder kundgetan, dass die Transitfrage im Zusammenhang mit Europa die zentrale Frage ist. Wir wollen, dass das Parlament nun Stellung bezieht und über diese Vorlage entscheidet, nicht dass es nur sehr viele Stunden darüber gesprochen hat und sich um den Entscheid drückt.

Wir sagen ja zum Transit als Schienengütertransit, also die Lösung nach schweizerischem Mass. Wir nehmen mit dieser Lösung so weit wie nur möglich Rücksicht auf Anwohner und Umwelt. Alpentransit ist europäische Verkehrspolitik, ich möchte das am Schluss der Beratungen noch einmal hervorheben. Es geht darum, dass wir eine leistungsfähige Lösung bereithalten und dass wir flankierende Massnahmen ebenfalls unterstützen. Ich denke vor allem an international harmonisierte Schwerverkehrsabgaben.

Im Laufe des Monats Oktober wird sich einiges entscheiden. Am 21. Oktober werden sich unsere Bundesräte Felber und Delamuraz an ein Treffen der Minister der EG und der Efta in Luxemburg begeben. Ich möchte nicht, dass der schweizerische Bundesrat in dieser Frage mit einem vorläufigen Entscheid zu einem Provisorium antreten muss, sondern er soll den Segen des Parlamentes zu dieser Frage haben.

Ich finde es merkwürdig, dass ausgerechnet die EG-Anschluss-Befürworter, die SP und der LdU, gleich beim ersten konkreten Punkt Angst vor dem eigenen Mut bekommen. Die Aeusserungen von Herrn Borel stehen in einem merkwürdigen Widerspruch zu den gestrigen Aeusserungen von Herrn Vollmer zur Europafrage. Genau diesem Vorwurf sind wir immer wieder ausgesetzt. Unsere Nachbarn im Norden und im Süden sagen: Ihr Schweizer seid Rosinenpicker. Dort, wo es euch etwas bringt, seid ihr Europäer, sobald ihr jedoch etwas auf den Tisch legen müsst, habt ihr zuerst einmal eine Menge Ausreden. Sich politisch so zu verhalten ist für unser Land sehr schädlich. Ich möchte diesen Fehler nicht machen. Meine Herren von der SP und vom LdU – mit Bundesrat Ogi da vorn kommt mir ein sportlicher Vergleich –, ich muss Ihnen sagen: Sie haben den Slalom wohl wortreich angetreten, Sie haben aber einen Torfehler gemacht. Ich will es Ihnen selber überlassen, Ihren Transitslalom einmal in der Zeitlupe anzusehen. Sie kommen dann schon drauf!

Die CVP-Fraktion will am 4. Oktober 1991 diesen Beschluss fassen. Wir sind der Auffassung, der Entscheid kommt sehr spät, und eine weitere Verzögerung ist das Schlechteste, was wir haben können.

Ich bitte Sie, die Ordnungsanträge abzulehnen.

Bonny: Wir haben am Schluss unserer Beratungen eine sehr delikate Frage zu entscheiden. Im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion möchte ich Sie bitten, die beiden

Ordnungsanträge der LdU/EVP- sowie der SP-Fraktion abzulehnen. Dabei möchte ich aber doch sagen, dass wir diese Anträge nicht in Bausch und Bogen verurteilen wollen. Wir haben selber in unserer Fraktion bei der Inangriffnahme der Debatten zum Ausdruck gebracht, dass durchaus ein gewisses Junktim zwischen der Neat und diesem Transitabkommen mit der EG gesehen werden könnte. Das hat dazu geführt, dass wir am 23. März 1991 ein Postulat eingebracht haben, das vom Bundesrat akzeptiert wurde. Darin wurde der Bundesrat eingeladen, den EG-Behörden mit Nachdruck darzulegen, dass eine Inangriffnahme der Arbeiten zur Realisierung der Alpentransversale erst nach der seit langem anstehenden Unterzeichnung eines Transitvertrags zwischen der EG und der Schweiz in Frage komme. Der Bundesrat hat dieses Postulat angenommen. Wir sehen also das Problem, dass wir uns keinesfalls in eine festgefahrene Situation hineinmanövrieren lassen dürfen. Der Unterschied besteht darin, dass wir sagen, der Bundesrat könne sich immer noch überlegen, wenn die Vorlage verabschiedet ist, ob und wann er die Arbeiten – das ist ein umfassender Begriff – in Angriff nehmen soll. Das ist der Unterschied zwischen unserer Haltung und derjenigen, die den beiden Ordnungsanträgen zugrunde liegt.

Was ist eigentlich Neues passiert? Ich gebe Kollege Kühne recht, dass eine klarere Situation entsteht, wenn wir ohne diese Ordnungsanträge operieren. Es gibt noch ein ganz praktisches Argument: Sie haben gesehen, wie komplex diese Vorlage ist. Jetzt stehen wir vor der Erneuerung des Parlaments. Sicher ein Drittel der Parlamentarier, vielleicht sogar noch mehr, wird neu sein. Wie sollen die neuen Parlamentarier, die den mühsamen Werdegang dieser Vorlage nicht miterlebt haben, entscheiden? Damit muten wir den neuen Parlamentariern eine schwierige Aufgabe zu.

Eine zweite Ueberlegung: Gerade gestern abend habe ich am Schweizer Fernsehen in einer Reportage aus Brüssel gehört, dass offenbar die deutsche Delegation bei der EG überlegt, ob nicht doch dieser Transitvertrag vom Zustandekommen des EWR-Vertrags losgekoppelt werden sollte. Das ist eine interessante Aussage. Das könnten weder Herr Jaeger noch Herr Borel, die diese Anträge eingebracht haben, wissen. Wir sollten auf diese Entwicklung reagieren; wir sollten – dort treten die Schwächen der beiden Ordnungsanträge zutage – also nicht selber dieses Junktim, das wir zuerst bei den EWR-Beratungen gar nicht wollten und das auch nicht in der ursprünglichen Absicht der EG lag, herstellen und betonieren. Hier sehe ich eine gewisse Schwäche in der Begründung der Ordnungsanträge.

Deshalb bitte ich Sie, beide Ordnungsanträge, die durchaus gut gemeint sein mögen und für die ich ursprünglich ein gewisses Verständnis hatte, in der jetzigen Situation abzulehnen.

Mühlemann: Es besteht überhaupt kein Zweifel, gleichgültig ob ein EWR-Vertrag zustande kommt, ob wir der EG voll beitreten oder ob wir ganz allein marschieren, dass wir den Verkehr über unsere Alpen aufnehmen müssen. Wenn wir das nicht tun, dann werden wir eine Situation schaffen, die Herr Bundesrat Ogi wiederholt als Verkehrsinfarkt bezeichnet hat.

Wir haben also allen Grund – Herr Jaeger, Herr Borel – mit diesem Geschäft vorwärtszumachen. Wir haben allen Grund, für unsere Nachkommen Verkehrsverhältnisse zu schaffen, die nicht im Chaos enden, sondern im Herzen Europas Ordnung bringen. Dementsprechend geht es darum, hier Klarheit zu schaffen.

Herr Bundesrat Ogi hat in bemerkenswerter Weise bei den bisherigen Transitverhandlungen Erfolge eingeheimst. Es war nicht selbstverständlich, dass die EG ja sagte zu dem Sonderfall «28 Tonnen». Dies wurde erreicht dank der Hartnäckigkeit und dem Verhandlungsgeschick von Herrn Bundesrat Ogi. Aber um so zu verhandeln, braucht er, Herr Jaeger, klare Verhältnisse. Und das, was wir bis jetzt in der Europapolitik geboten haben – Sie, Herr Jaeger und Herr Bodenmann, eingeschlossen –, ist Zickzackkurs. Wir müssen Klarheit haben, wenn wir zu den neuen Verhandlungen antreten wollen. Wenn Sie nach Europa wollen, Herr Jaeger, dann müssen Sie jetzt nicht als *Fabius cunctator* zurückweichen. Herr Bundesrat Ogi

hat klar gesagt, er brauche diesen Auftrag, und er wird neu verhandeln. Er wird abkommen von diesem unseligen Erbsenzählen und eine neue Art der Verhandlung mit den Oesterreichern suchen. Wir wollen weniger Lastwagen und sauberere Lastwagen. Mit diesem Vorgehen muss Herr Bundesrat Ogi auch sagen können: Wir bieten etwas, und das Parlament steht dahinter. Wenn wir jetzt nicht ja sagen, wird man ihm sofort entgegnet können, er habe ja eine sehr unsichere Gefolgschaft hinter sich. Er hat ja zusätzlich die Schwierigkeit, dass er auch noch die Volksabstimmung einkalkulieren muss.

Ich bitte Sie, Herrn Bundesrat Ogi Klarheit zu verschaffen und ihm den nötigen Rückhalt zu geben, indem wir jetzt ja sagen und die beiden Ordnungsanträge ablehnen.

On. Cavadini: Io vi invito a respingere chiaramente queste proposte che vogliono frenare un progetto che le due Camere hanno esaminato approfonditamente in tempi relativamente brevi, dopo aver avuto il messaggio del Consiglio federale nel maggio del 1990. Avevo già – in occasione dell'entrata in materia – affermato che abbiamo un ritardo di vent'anni nella realizzazione di queste gallerie alpine. Se adesso rinviando ancora alla prossima legislatura il voto finale non portiamo nulla di nuovo, ma freniamo ulteriormente la realizzazione di questi progetti.

Io credo che abbiamo bisogno di agire rapidamente, di permettere che il progetto e il decreto superino il periodo del referendum e che poi si possa andare avanti con la progettazione di dettaglio. Se invece rinviando il tutto, perdiamo almeno un'anno e non abbiamo nulla di nuovo, perché da un lato la posizione del Consiglio federale arrischia di essere indebolita da questo ulteriore tentennamento del Parlamento, e dall'altro non dimentichiamo che qui votiamo soltanto il concetto delle trasversali e il credito di progettazione e che il Parlamento sarà ancora chiamato a pronunciarsi sul progetto definitivo con i relativi tracciati e sul credito di costruzione. Per cui, semmai, se a quel momento ci fossero delle novità, ci sarà sempre la possibilità ancora di avere una discussione approfondita. Ma non rinviando oggi il concetto, non rinviando oggi il credito di progettazione!

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Jaeger: Diese Debatte erfreut mich jetzt! Herr Mühlemann, ausgerechnet Sie werfen uns einen Zickzackkurs in der EG-Politik vor. Ich verstehe die Welt nicht mehr!

Wenn ich bedenke, Herr Mühlemann: Gestern waren Sie der Mentor des Antrags Portmann. Sie waren doch derjenige, der Herrn Portmann nahegelegt hat – mit Erfolg –, er solle hier einen Ordnungsantrag auf Abbruch der Diskussion über Europa stellen. Und nun werfen Sie uns eine Zickzacklinie vor. Sowohl die Sozialdemokraten – ich muss nicht für sie sprechen, das macht Herr Bodenmann schon selber – als auch wir können darauf hinweisen, dass unsere Ueberlegungen von Anfang an ganz klar gewesen sind. Unser Konzept war klar. Wir wissen, wohin die Reise gehen muss, im Gegensatz wahrscheinlich zu Ihnen, Herr Mühlemann. Sie sind sich noch nicht ganz sicher, das ehrt Sie, aber dann müssen Sie nicht denen vorwerfen, die sicher sind, sie hätten hier eine Zickzacklinie eingeschlagen.

Ich muss Ihnen noch etwas zum Transit sagen – es geht um mehr als um eine persönliche Erklärung –: Wir können in Sachen Transit gar keine Konzessionen machen. Ich lege Ihnen die Relationen dar.

Präsident: Herr Jaeger, Sie haben das Wort für eine persönliche Erklärung, nicht für ein Votum. Ich bitte Sie, jetzt abzuschliessen.

Jaeger: Das ist eine persönliche Erklärung an Herrn Mühlemann; ich muss sie aber öffentlich abgeben können. Wenn wir die verkehrsmässigen Restriktionen aufgeben, dann wird die Transitlawine durch die Schweiz um das Zehn- bis Zwanzigfache zunehmen. Da können wir mit dem besten Willen gegenüber der EG gar keine Konzessionen machen. Wir

haben diese Dinge für Herrn Bundesrat Ogi berechnet. Wir kennen die Zusammenhänge, und deshalb muss ich mich hier dagegen wehren, dass falsche Dinge gesagt werden. Entschuldigung, aber das musste ich noch anbringen.

Bodenmann: Die CVP tagte in Basel und unterhielt sich über Europa. Das Resultat war irgendwie so: Ein Alleingang geht nicht, aber wir sind noch nicht reif, also warten wir noch etwas. Konkret: Die CVP will dann vielleicht Ende der neunziger Jahre einen EG-Beitritt. Da möchte ich Herrn Kühne bitten, rein sprachlich, nicht von Anschluss zu reden, weil Anschluss etwas ist, das vor fünfzig Jahren aktuell war. Es kommt in der Politik – auch – auf die Sprache an. Und da muss man sehr sorgfältig sein, wenn man etwas später das gleiche will wie wir auch.

Wer sich aber effektiv überlegt und den Eindruck hat, wir müssten in den Integrationsprozess einsteigen, wir müssten ein Beitritts-gesuch stellen, der muss sich natürlich auch damit auseinandersetzen, welche konkreten Nachteile unser Beitritt haben könnte.

Hier stellt sich ein Problem auf der Ebene des Transitverkehrs, wo wir von unserer Partei immer gesagt haben: Es ist absolut notwendig, vorgängig einen Transitvertrag abzuschliessen. Und der Transitvertrag muss so ausgestaltet sein, dass er auch gilt, wenn wir der EG beitreten. Kein Land auf der Welt würde eine derart gigantische Investition machen, wenn es nicht wüsste, dass diese Investition ausgelastet sein wird, die Güter auf die Bahn kommen, sich die Investition sowohl ökologisch als auch ökonomisch bezahlt macht.

Hier nun, Herr Bundesrat Ogi, stellt sich natürlich die Frage: Hat das Parlament nicht das Recht, hat es nicht allenfalls sogar die Pflicht, zu wissen, was in diesem Transitabkommen steht, ob es überhaupt zustande kommt, bevor es diese Vorlage hier verabschiedet. Es ist doch absolut unglaublich, dass wir über diese Vorlage, diese Investition entscheiden, ohne zu wissen, was wir dafür bekommen!

Herr Cavadini, das Parlament hat schon die Möglichkeit, dann noch einmal auf diese Frage zurückzukommen; das Volk aber nicht mehr. Und hier geht es darum: Soll das Volk im Zeitpunkt der Abstimmung wissen, wie der Transitvertrag aussieht? Können wir allenfalls die Vorlage noch entsprechend abändern, ja oder nein?

Und wenn wir heute die Zeitungen konsultieren, stellen wir fest, dass Herr Bundesrat Ogi der holländischen Transportministerin im Detail erklärt hat, was er will. Ich, als gewählter Vertreter dieses Volks, hätte doch Interesse daran, das ebenfalls zu wissen, bevor ich definitiv entscheide, was die Schweiz der EG vorschlägt, was wir unter der neuen Formel – qualitative Veränderungen – zu verstehen haben. Welchen Zusammenhang gibt es zwischen 28-Tonnen-Limite, 40-Tonnen-Limite und diesen qualitativen Veränderungen, inwieweit gehen diese Modelle Richtung Oesterreich oder inwieweit in Richtung der Urner Thesen?

All das sollen wir offenbar nicht wissen dürfen, sondern heute Herr Bundesrat Ogi einen Blankoscheck ausstellen.

Herr Bonny hat – einmal mehr – natürlich unseren Antrag nicht gelesen. Bei unserem Antrag ist überhaupt nicht vom EWR die Rede, weil wir ja die Prozesse kennen und wissen, dass es hier um die Transitverhandlungen geht, nicht um den EWR, dass es denkbar ist, dass die Transitverhandlungen einmal gekoppelt und ein anderes Mal wieder entkoppelt werden. Deshalb ist unser Antrag richtiger als jener von Herrn Jaeger. Deshalb könnten Sie ihm unter diesem Gesichtspunkt ohne weiteres zustimmen.

Zu Ihrem Argument, Herr Bonny, ein Drittel des Parlaments werde erneuert: Wir sind der Meinung, wir sollten die Vorlage fertig behandeln. Das neue Parlament kann dann das Transitabkommen beurteilen und sagen, ob es die Vorlage passieren lassen will oder nicht. Welches sind die Anforderungen an diesen Drittel des neugewählten Parlaments? Es sind die gleichen Anforderungen wie jene an das Volk, nämlich zu entscheiden, ob man angesichts des Resultats der Transitverhandlungen ja oder nein sagt. Das gibt keine riesige Diskussion, aber es gibt eine sachgerechte Entscheidung, die das Volk auch treffen muss.

Und hier muss ich Ihnen eines sagen, Herr Bundesrat Ogi: Mit Ihrer Politik schwächen Sie Ihre eigene Position in den Verhandlungen. Mit Ihrer Politik versenken Sie die Vorlage, sind Sie der beste Propagandist jener Kreise, die das Referendum beschlossen haben. Das kann doch nicht im Ernst Ihr Interesse sein!

Günter: Herr Bonny, im Prinzip ist die Vorlage jetzt fertig beraten. Ich traue dem neugewählten Parlament zu, dass es imstande ist, dazu dann ja oder nein zu sagen. Wir wollen dann die Vorlage nicht neu aufrollen, sondern wir wollen wissen, was in bezug auf Europa auf uns zukommt, und erst dann über die Neat entscheiden. Dieser Entscheid wird möglich sein – es wird sicher eine Diskussion geben –, aber es ist wichtig, dass er aufgeschoben wird, bis wir etwas mehr wissen.

Herr Kühne weiss ganz genau, dass wir vom LdU uns für den EG-Beitritt interessieren und dass unsere Fraktion möchte, dass ein Beitritts-gesuch gestellt wird. Man soll das bitte nicht immer mit dem Beitritt selbst verwechseln! Dann können Fragen abgeklärt werden. Dann kommt auch das Transitabkommen zur Diskussion, und das ist ein ganz wichtiger Punkt. Sie wissen, dass die Sozialdemokraten und wir vom LdU der Meinung sind, dass keine Konzessionen auf Kosten der Oekologie gemacht werden dürfen. Gerade darum muss man frühzeitig zu verhandeln beginnen.

Aber der Kernpunkt meines Votums ist ein anderer: Ich bin in grosser Sorge, Herr Bundesrat Ogi, dass wir von unserer schweizerischen Tradition des Verhandeln her in Europa in eine Falle laufen. Wenn ich hier ans Rednerpult gehe, überlege ich mir immer schon im voraus, was sagen die Freisinnigen, was sagt die CVP dazu, überlege, wie ich den Anwesenden im Rat meine Anliegen erklären kann und nehme mögliche Kompromisse in Gedanken voraus. Das machen die meisten von Ihnen wahrscheinlich auch so, und jene, die in den Regierungsparteien sind, machen es ganz ausgesprochen und noch viel mehr. Wir treten hier also schon mit einer moderierten Position an und signalisieren gleichzeitig auch, in welche Richtung weitere Kompromisse gehen könnten. Das kommt vermutlich von unserer Zauberformel her, von unserem System des Regierens, bei dem alle grossen Parteien in der Regierung sitzen. In Europa ist das anders. Dort gibt es das Konkurrenzsystem. Wenn man dort zu Verhandlungen antritt, tritt man mit der Maximalforderung an und signalisiert keine Zugeständnisse. Das kommt erst in der allerletzten Phase.

Ein Beispiel: Die Schweiz müsste wahrscheinlich, wenn sie in die Verhandlungen steigt, an die EG die Forderung stellen, dass die EG die Neat bezahlt. Die LdU/EVP-Fraktion war im November 1988 in Brüssel, und wir haben dort mit hohen Beamten gesprochen. Einer hat uns gesagt, es habe ihn immer gewundert, warum die Schweiz diese Forderung auf Bezahlung der Neat durch die EG nie gestellt habe. Warum machen wir das nicht? Weil wir z. B. nicht abhängig werden wollen. Wir nehmen schon wieder das Verhandlungsergebnis vorweg, statt eine Maximalforderung zu stellen.

Ich kann Ihnen sagen, wie das auf die Europäer wirken wird: Wenn wir mit einer moderierten Position kommen, verstehen sie diese als Extremposition und nehmen an, dass wir von dort an dann noch nachgeben. Das tun wir nicht, weil wir es gar nicht mehr können, und dann werden wir nicht verstanden. Dann wird man uns als stur ansehen, als wenig kompromissfähig. Und genau auf diesem Gleise laufen wir jetzt. Das ist der erste Punkt.

Also können wir als Parlament zumindest einen Pflock einschlagen und sagen: Jetzt warten wir, bis wir etwas Konkretes wissen. Das ist der Stil, in dem in der EG verhandelt und der dort verstanden wird.

Der zweite Punkt: Wenn wir den Pflock nicht einschlagen, wird er von jemand anderem eingeschlagen, und zwar über das Referendum. Ich weiss nicht, ob es eine gute Idee ist, Herr Bundesrat Ogi, wenn Sie in den internationalen Verhandlungen mit dem Referendum der Grünen hantieren müssen, und ob es nicht intelligenter wäre, etwas zuzuwarten, etwas mehr zu wissen. Dann könnten Sie dem Schweizervolk nämlich auch sagen, warum es soviel zahlen soll, warum man bei der

Neat die EG nicht um einen Beitrag gefragt hat und warum die EG die Kosten nicht übernimmt. Dann haben Sie nämlich auch eine Chance, die Vorlage durchzubringen.

Zu Herrn Cavadini noch ein Letztes: Gerade weil die Sache eilt, haben wir in unserem Vorschlag die Terminierung Frühjahr 1992 hineingenommen, damit das Parlament entscheidet, falls sich die Verhandlungen aus irgendeinem Grunde unendlich in die Länge ziehen sollten. Aber bis im Frühjahr 1992 sollten wir einen wesentlichen Schritt weiter sein, so dass wir en connaissance de cause ja oder nein sagen können.

Hari: Bei dieser Debatte kommt man sich wirklich vor wie an einer Wahlveranstaltung. Es geht hier doch um etwas anderes. Es geht schlicht und einfach darum, dass wir einen wichtigen Entscheid in der Zusammensetzung fällen, in der wir ihn während Monaten oder bald Jahren beraten haben.

Als voraussichtlich letzter Redner der Fraktionen verzichte ich im Interesse einer rassigeren Abwicklung der Debatte auf eine Begründung und lehne im Namen der SVP-Fraktion die beiden Ordnungsanträge ab.

Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Mühlemann: Eine persönliche Erklärung an die Adresse von Herrn Jaeger: Ich wiederhole das, was ich im Zusammenhang mit Zickzackpolitik gegenüber Europa Herrn Bodenmann hier schon einmal gesagt habe: Herr Jaeger, man kann nicht gleichzeitig Zappelfilipp für einen Vollbeitritt zur EG im Vorzimmer von Herrn Delors sein und als Streckenwärter an der Gotthardbahn amten, um den Neat-Verkehr zu bremsen!

Herczog: Zu Herrn Bonny und Herrn Mühlemann: Zwei Dinge darf man nicht verwechseln: Wir debattieren hier nicht über die EG, sondern über die Randbedingungen für die Neat. Es ist mir absolut schleierhaft, warum Bundesrat Ogi und die bürgerlichen Parteien offenen Auges ins offene Messer laufen wollen. Sie wissen doch ganz genau, dass, wenn wir jetzt die Schlussabstimmung bei der Neat vornehmen, das Referendum so sicher ist wie das Amen in der Kirche, und genau so sicher wie das Amen in der Kirche ist nachher das Resultat der Volksabstimmung. Wir können doch nicht vor das Volk treten, ohne erklären zu können, unter welchen Randbedingungen wir 30 bis 40 Milliarden Franken investieren wollen. Das ist doch absoluter Irrsinn! Wenn etwas eine Wahlveranstaltung ist, dann eben das: Und alle jene, die heute die Schlussabstimmung wollen, wollen die Neat gar nicht realisieren.

M. Zbinden Paul, rapporteur: La commission n'a pas délibéré sur le fond des motions d'ordre, car elle a entamé très tard le soir une discussion abrégée. En revanche, je ne veux pas me mêler aux disputes et aux polémiques préélectorales entre les partis.

Je tente de vous donner un avis tout à fait personnel: faut-il effectivement, à ce stade-là, renvoyer le vote final à un Parlement qui sera renouvelé pour un tiers au moins? Faut-il renvoyer le vote final à une date inconnue, aux calendes grecques, puisque nous ne savons pas encore quand un accord sur le transit alpin pourra intervenir? Nous maintenons ainsi une incertitude sur le plan décisionnel dans une affaire très importante. Il est vrai que le projet du transit alpin joue un rôle important dans un accord européen sur le problème du transit des marchandises et même sur les tractations au sujet de l'EEE.

Par contre, j'estime que l'article 18, alinéa 2, de l'arrêté A nous donne une réponse. En effet, c'est le Conseil fédéral qui est désigné pour déterminer la date à laquelle cet arrêté devra entrer en vigueur. Nous pouvons donc confier cette tâche de tractation au Conseil fédéral. Les négociations internationales ne sont pas l'affaire du Parlement mais celle du gouvernement et nous lui donnons ce transit alpin comme moyen de tractation. C'est à lui de le faire et non pas au Parlement.

En outre, je vous pose encore une question: nous avons un retard de 10 à 20 ans dans la construction du transit alpin. Nous avons mené une discussion pendant plus d'une année entre les deux conseils pour trouver – je l'espère – une conclusion

satisfaisante au transit alpin décidé et bien ficelé. Faut-il vraiment nous arrêter maintenant, sans prendre de décision finale et décisive? Je pense que non.

Je reprends l'image de M. Borel se référant aux joueurs de cartes: nous soutirons au Conseil fédéral le «Bour» si nous n'acceptons pas le vote final. Je vous prie de bien vouloir distribuer ce «Bour», de le remettre aux mains du gouvernement pour qu'il puisse négocier avec les autorités de Bruxelles un accord sur le transit alpin. Je vous prie dès lors de permettre aux deux conseils de passer vendredi matin au vote final.

Schüle, Berichterstatter: Die Kommission hat die beiden Ordnungsanträge materiell nicht behandelt. Gestatten Sie mir aber, die folgenden Ueberlegungen zu äussern:

Die Fraktionen von SP und LdU/EVP wollen ein Junktim zum Transitvertrag erreichen. Es wäre problematisch, nach dem zügigen Verfahren in den Räten nun unseren Entscheid aufzuschieben. Wir wollen den Alpentransit, wir haben A gesagt, und wir sollten auch B sagen.

Es besteht kein Zweifel: Wir bauen den Alpentransit für Europa. Der Alpentransit ist die Trumpfkarte in den Verhandlungen. Die Verhandlungen aber sind Sache des Bundesrates und nicht des Parlamentes. Diese Aufgabenteilung sollten wir respektieren. Wenn wir jetzt ja sagen, kann der Bundesrat gestärkt in die nächste Verhandlungsrunde gehen. Die EG weiss, dass der Alpentransit vom Parlament grundsätzlich beschlossen ist. Die nächsten Verhandlungen finden in den kommenden Wochen statt. Ein Entscheid über das Transitabkommen könnte noch vor dem 21. Oktober 1991 mit einem zufriedenstellenden Ergebnis für die Schweiz zustande kommen, eine befriedigende Lösung mit der 28-Tonnen-Limite, mit einem Sonntags- und Nachtfahrverbot. Darum sollten wir jetzt diesen Entscheid als einen Akt des guten Willens treffen.

Es ist aber keine Frage, dass zum Zeitpunkt einer Volksabstimmung, die sicher kommen wird, das Transitabkommen unter Dach sein muss. Auch ist in Artikel 18 festgehalten, dass der Bundesrat noch das Inkrafttreten zu bestimmen hat. Wir dürfen uns aber im Parlament nicht selbst die Hände binden. Das wäre ein Misstrauensvotum gegenüber unserem Bundesrat, vor allem aber auch ein Misstrauensvotum gegenüber der Europäischen Gemeinschaft. Jetzt brauchen wir ein Klima des Vertrauens und kein Klima der Verunsicherung. Dass wir ohne Transitabkommen nicht bauen werden, ist doch für uns alle selbstverständlich.

Bundesrat Ogi: Dass diese Frage am Schluss dieser über 40-stündigen Debatte – die Sessionen im März und September/Oktober zusammengerechnet – noch einmal diskutiert wird, werte ich als Signal in Richtung Brüssel, der Schweiz sei kein Vertrag zu diktieren, den wir nicht unterschreiben können. Damit ist das Problem angesprochen. Nicht der Transitvertrag als solcher macht uns heute Sorgen, sondern dessen Inhalt. Die schweizerische Verhandlungsdelegation hätte schon lange einen Vertrag aus Brüssel zurückbringen können, wenn sie der EG genügend Konzessionen gemacht hätte. Das letzte, was man von uns verlangt, sind beispielsweise 250 und mehr Lastwagen pro Tag. Ich bin überzeugt, dass nur eine kleine Minderheit in diesem Saal bereit wäre, diesen EG-Transitvertrag zu diesem Preis einzugehen. Wir können das nicht tun. Es ist nicht eine Frage des Vertrages, sondern es ist eine Frage des Inhaltes dieses Vertrags. Wo stehen wir heute, und wie ist die Situation heute zu werten?

Grundsätzlich ist zu sagen, dass diese Verhandlungen tagtäglich ändern. Ich möchte dem Nationalrat doch zur Kenntnis geben, dass die Aufnahme der Verhandlungen 1989 auf Initiative der EG erfolgt ist. Diese Initiative wurde im sogenannten «Weissbuch» der EG festgeschrieben, es ist also die EG, die diesen Transitvertrag sucht; es ist nicht die Schweiz, die ihn will. Wie Sie wissen: Wenn Sie etwas aushandeln, dann müssen Sie in der Regel auch eine Konzession anbieten. Wenn wir einen Transitvertrag à tout prix haben wollen, dann müssen wir bereit sein, Konzessionen einzugehen. Ich möchte im Zusammenhang mit dem EWR-Vertrag auch festhalten, dass das Ganze etwas kaschiert wird. Es ist nicht nur der Transit, der den EWR belastet, sondern es sind die Fische – nicht unsere

Fischen, sondern die norwegischen Fische –, die hier eine ganz gewaltige Rolle spielen. Es ist der Kohäsionsfonds, der eine Rolle spielt, und es ist vor allem das fehlende Mitspracherecht, also die institutionelle Frage, die hier bedeutend mehr Gewicht haben als der Transitvertrag. Trotzdem wurde mit dem 21. Oktober 1991 ein neues Datum gesetzt, am dem die Efta- und die EG-Länder versuchen sollen, bei diesen EWR-, EG- oder Alleingangsverhandlungen eine Lösung, wenn möglich einen Durchbruch zu erzielen. Deshalb wäre es völlig falsch, wenn Sie jetzt am Ende dieser über 40stündigen Debatte schlappmachen würden. Dies in dem Sinne, dass Sie jetzt doch auf einem Marathonlauf wären. Die Marathondistanz beträgt, wenn ich das richtig im Kopf habe, 41,195 Kilometer. Ich glaube, Sie haben jetzt 41 Kilometer absolviert, Sie sind auf der Zielgeraden. Wenn ich bei diesem Beispiel bleibe – Herr Kühne hat vom Slalom gesprochen, ich bleibe bei meinem Marathon –, so geschieht dies, weil ich Ihnen zu diesem Marathon gratulieren möchte; Sie haben ihn gut absolviert, aber Sie dürfen jetzt nicht 195 Meter vor dem Ziel schlappmachen, aufgeben, abstellen, abhocken. Sie alle haben vielleicht noch dieses unschöne Bild von Frau Anderson an den Olympischen Spielen von 1984 in Los Angeles in Erinnerung, als diese arme Frau die letzten Meter nicht mehr absolvieren konnte. Dieses Bild kommt mir in Erinnerung, wenn ich höre, wie Sie diskutieren und vor allem verhindern wollen, dass wir jetzt am Schluss dieser Marathondebatte noch die letzten Meter laufen können. Der Bundesrat und das Parlament haben noch mehrmals die Möglichkeit, das Projekt zu stoppen – ich sage das ganz klar – oder zu sistieren, wenn es wegen der EG nötig sein sollte. Ich denke z. B. an die Volksabstimmung, die, wie ich annehme, im nächsten Jahr stattfinden wird: Auch hier kann man hinauszögern. Ich denke an den Entscheid des Bundesrats über die Vorprojekte. Denken Sie auch daran, dass Sie sich noch zweimal über dieses Geschäft unterhalten können, nämlich dann, wenn wir den Kredit für die Tunnels verlangen und wenn wir den Kredit für die übrigen Strecken verlangen. Hier ist noch Spielraum vorhanden. Ich muss Ihnen sagen: Wenn Sie die Herren Bundesräte Felber und Delamuraz ohne den Abschluss in die Gespräche vom 21. Oktober gehen lassen – man wird zwar zur Kenntnis nehmen, dass Sie gesprochen, diskutiert, im Prinzip entschieden haben, dass Sie aber die Schlussabstimmung nicht durchgeführt haben –, dann gehen diese zwei Marathonläufer nach Brüssel, ohne die nötige Verpflegung im Sack zu haben, die es braucht, um zum Erfolg zu kommen. Sie brauchen eine starke Armee, sie brauchen Ihre Unterstützung. Ich möchte Sie bitten, ihnen diese Unterstützung zu geben.

Ich habe etwas Mühe, Herr Jaeger, Sie möchten in die EG, auf der anderen Seite wissen Sie ganz klar, dass die EG sehr hart und sehr fordernd mit uns verhandelt und dass es nicht leicht ist, diese Situation, diese neue Lage, die Sie schaffen würden, zu erklären.

Am Schluss noch ein Wort zu Herrn Bodenmann: Sie glauben, ich werde diesen Trumpf nun einfach verspielen, nachdem ich hier gekämpft habe – ich glaube, sagen zu dürfen, ich habe mich für die Sache eingesetzt, ich habe mich für die Neat eingesetzt, während mehr als 41 Stunden in diesem Saal. Aber glauben Sie wirklich, dass ich diesen Joker, diesen Trumpf, einfach so verspielen möchte? Sie sagen mir, ich versenke die Vorlage: So kann nur einer reden, der das Ganze nicht miterlebt und mitgemacht hat, der diesen Marathon nur vom Hörensagen kennt und noch nie 41,195 Kilometer gelaufen ist. Herr Bodenmann, es ist nicht schlechter Wille. Sie haben mir geschrieben, ich solle in der Kommission die Akten offenlegen. Ich habe Ihnen dann am 16. September geantwortet und habe Sie darauf hingewiesen, dass der Bundesrat am 3. Juni zur Parlamentsreform festgehalten habe, weshalb ein Einbezug von Parlamentsorganen bei diplomatischen Verhandlungen nur im beschränkten Mass möglich sei. Ich muss Ihnen sagen: Die Verhandlungen ändern jeden Tag; am nächsten Samstag muss ich wieder nach Brüssel. Und da will man mir nun dieses qualitative Konzept erläutern, weil ich in Wassen vor einer Woche ganz klar erklärt habe: «Ich habe jetzt genug, immer wieder neue Vorschläge prüfen zu müssen, und Sie auf der anderen Seite, bei der EG, haben noch nie abgesichert, ob Ihre elf

Kolleginnen oder Kollegen, also die zwölf EG-Staaten bereit sind, dieses Konzept zu akzeptieren!» Deshalb habe ich Frau Maij-Weggen nach Hause verabschiedet, ich habe ihr gesagt: «Bitte klären Sie jetzt einmal ab, ob Portugal, Spanien, Griechenland und Italien bereit sind, diese Lösung im Prinzip zu akzeptieren.» Das wird sie uns, Herrn Kollege Streicher aus Oesterreich und mir, am nächsten Samstag sagen. Dann werde ich zurückkommen, und dann wird zuerst der Bundesrat über diese Möglichkeit zu entscheiden haben. So verhandeln wir, und ich glaube, wir haben das bis jetzt nicht schlecht getan, das darf ich einmal sagen: Man verlangt von uns nicht mehr einen 40-Tonnen-Korridor durch die Schweiz, wie man ihn 1989 noch gefordert hat; man verlangt von uns nur noch Ausnahmen. Wir können das Nachfahrverbot halten, wir können das Sonntagsfahrverbot halten – ist das wirklich nichts? Ist das wirklich ein Versenken dieser Politik? Es ist einfach nicht fair, wenn Sie das sagen!

Von Herrn Herzog nehme ich gerne zur Kenntnis, dass diejenigen, die am Freitag gegen die Neat stimmen, im Prinzip für die Neat sind, wenn ich seine Formulierung genau interpretiere.

Ich bitte Sie, diesen Marathon jetzt nicht abzubrechen, diese Schlussabstimmung zu beschliessen und sie dann am Freitag definitiv und klar vorzunehmen, um damit ein Signal in Richtung Brüssel zu setzen. (Beifall)

Präsident: Wir stimmen ab, aber nicht nur über die 41,195 Kilometer (eigentlich sind es 42,195) von Herrn Ogi. Es geht um 49 Kilometer – der Tunnel gehört dazu.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion	48 Stimmen
Für den Ordnungsantrag der LdU/EVP-Fraktion	12 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion	51 Stimmen
Dagegen	118 Stimmen

Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) (Alpentransit)

Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (Transit alpin)

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1801-1812
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 348

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.