

stärker belasten, und die PTT könnten weniger abliefern. Die PTT haben in den letzten Jahren – mit Ausnahme des letzten und möglicherweise des laufenden Jahres – dem Bund einige Milliarden Franken abgeliefert. Das ist wohl auch eine Medaille wert. Aber die Situation hat sich bei den PTT stark geändert.

Die Rechnung schliesst in diesem Jahr mit rund 292 Millionen Franken Defizit ab. Sie wissen, dass beispielsweise die PTT schon heute viele gemeinwirtschaftliche Leistungen übernehmen. Denken Sie an den Postautodienst, er hat uns im letzten Jahr etwa 120 Millionen Franken gekostet; denken Sie auch an die Verbilligung der Zeitungstaxen, diese belastet die PTT mit etwa 200 bis 250 Millionen Franken. Es sind gemeinwirtschaftliche Leistungen, die sehr ins Gewicht fallen.

Sie haben vor einer Stunde beispielsweise eine Motion des Ständerates als Postulat überwiesen, wo es darum geht, dass man das Problem der gemeinwirtschaftlichen Leistungen angeht. Ist es richtig, dass die PTT diese Leistungen übernehmen sollen, auch in Zukunft, nachdem man ihnen jetzt das Monopol im Rahmen des Fernmeldegesetzes wegnimmt?

Die PTT leisten heute schon sehr viel. Deshalb muss man sich schon überlegen – jetzt, nachdem das neue Fernmeldegesetz am 1. Mai 1992 in Kraft tritt –, ob man diesen Karren noch weiter beladen darf. Ist es richtig, dass anstelle der Benutzer nun die öffentliche Hand die zusätzlichen Kosten übernehmen soll? Das ist eine Grundsatzfrage. Sie sind der Meinung: ja, das sei durchaus eine Möglichkeit. Es gibt aber andere Leute, die sagen: Das ist nicht in Ordnung; derjenige, der viel fährt, soll auch mehr bezahlen. Das gilt nicht nur für den Strassenbereich, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Schliesslich fehlen den Unternehmungen dann auch die Mittel für Rationalisierungsinvestitionen; Sie stellen damit quasi ein Bein in Frage. Wir müssen aber investieren, um einigermaßen mit dem Ausland – auch im Eisenbahnbereich – Schritt halten zu können.

Der Bundesrat achtet darauf, die Preise nicht übermässig ansteigen zu lassen. Das ist auch seine Aufgabe; er wacht darüber. Der Bundesrat trägt bei den PTT und bei der SRG auch die Verantwortung. Er ist zuständig für die Tariffragen und eben nicht das Parlament. Es liegt also nicht am Parlament, hier direkte Vorschriften zu machen, wenn Sie diese Regelung auch weiterhin aufrechterhalten wollen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen. Herr Wiederkehr, wir wollen kein volkswirtschaftliches Seminar durchführen. Es ist aber wichtig, dass SBB und PTT in einem sich verschärfenden Wettbewerb über gleich lange Spiesse verfügen und bezüglich Tarifgestaltung nicht zu eng gehalten werden. Ich bin mit Ihnen einverstanden: Die Mobilität ist zu billig. Aber Ihre Lösung führt nicht zum Erfolg.

Ich bitte Sie deshalb, diese Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion
Dagegen

17 Stimmen
84 Stimmen

90.592

Motion Béguelin Bundesgesetz über den Transitverkehr Loi sur le trafic de transit

Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament ein Bundesgesetz über den Transitverkehr vorzulegen, das die gesamte Transitpolitik der Schweiz auf Strasse und Schiene regelt. Das Gesetz soll insbesondere enthalten:

In einem allgemeinen Teil die Grundsätze, dass:

- die Schweiz ihren Anteil am alpenquerenden Transitverkehr im Rahmen der folgenden drei Punkte übernimmt;
- der Verkehr die Lebensgrundlagen im Alpenraum nicht zerstören darf;
- das Gesamtverkehrsvolumen dementsprechend angepasst werden muss;
- der gesamte Transitgüterverkehr schon in den nächsten Jahren auf die Bahn verlagert wird.

In einem Teil Transitbahnverkehr:

- Massnahmen zur systematischen Ausschöpfung der Reserven des vorhandenen Eisenbahnnetzes;
- Massnahmen zur qualitativen Verbesserung des Bahnangebotes;
- Verzicht auf Ausbaugeschwindigkeiten von über 200 km/h für Bahnen im Alpenraum;
- Regelung eines Baubeschlusses für die Neat bzw. die Gründung einer entsprechenden Trägerorganisation.

In einem Teil Transitstrassenverkehr:

- Festhalten an der Gewichtslimite und am Sonntags- und Nachtfahrverbot für Nutzfahrzeuge;
- Verzicht auf den Ausbau bestehender und den Bau neuer Strassentransitachsen.

In einem Teil Transitstrassenverkehr:

- Festhalten an der Gewichtslimite und am Sonntags- und Nachtfahrverbot für Nutzfahrzeuge;
- Verzicht auf den Ausbau bestehender und den Bau neuer Strassentransitachsen.

In einem Teil Transitstrassenverkehr:

- Festhalten an der Gewichtslimite und am Sonntags- und Nachtfahrverbot für Nutzfahrzeuge;
- Verzicht auf den Ausbau bestehender und den Bau neuer Strassentransitachsen.

Texte de la motion du 20 juin 1990

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement une loi sur le trafic de transit réglant de manière globale la politique du transit par rail et par route à travers la Suisse.

Cette loi comprendra notamment, dans une partie générale, les principes suivants:

- la Suisse prend en charge le transit à travers les Alpes sous réserve des points ci-après;
- le trafic ne doit pas détruire les bases existentielles dans l'espace alpin;
- le volume global du trafic doit être adapté en conséquence;
- l'ensemble du transit des marchandises doit se faire sur rail dès ces prochaines années.

Dans une partie réservée au transit ferroviaire:

- mesures visant à l'exploitation systématique des réserves existantes du réseau ferroviaire;
- amélioration qualitative de l'offre de transports ferroviaires;
- rejet de toute mesure visant à atteindre une vitesse de plus de 200 km/h dans l'espace alpin;
- réglementation de la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA); le cas échéant, fondation d'une organisation chargée de cette construction.

Dans une partie réservée au trafic routier:

- maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds;
- rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles.

Dans une partie réservée au trafic routier:

- maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds;
- rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäumlin Ursula, Bircher Silvio, Bodenmann, Borel François, Braunschweig, Brügger Cyrill, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Eggenberger Georges, Gardiol, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Mauch Ursula, Meizoz, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Schmid Peter, Stappung, Ulrich, Vollmer, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) ne saurait suffire pour résoudre tous les problèmes liés au transit, ni pendant la période qui nous sépare de sa réalisation, ni dans l'avenir plus lointain. Sans mesures d'appoint, la NLFA risque de devenir un investissement à fonds perdu grevant lourdement les ressources de la Confédération et des chemins de fer. Pour une grande partie de la population, la NLFA, qui ne peut manquer d'avoir des répercussions sur l'environnement, n'est acceptable que si elle est intégrée dans une politique du trafic de transit respectueuse de l'homme et de l'environnement.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. September 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 septembre 1990

1. Le message sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1990 II 1015) ne prévoit aucune loi proprement dite sur le trafic de transit. Par contre, le Conseil fédéral partage le point de vue du motionnaire, selon lequel des mesures d'appoint sont indispensables pour le projet de transit alpin (voir ch. 14 du message précité).

Le Conseil fédéral s'exprime dans les termes suivants au sujet des principes d'une loi sur le trafic de transit proposés par le motionnaire:

2. Sur la partie générale proposée

a. Le trafic ne doit pas détruire les bases existentielles dans l'espace alpin

L'article 24 septies de la Constitution fédérale impose d'ores et déjà à la Confédération d'établir des prescriptions en vue de la protection de l'homme et de son milieu naturel. De surcroît, celle-ci est appelée de par l'article 24 sexies cst., 2e alinéa., à tenir compte des intérêts de la protection de la nature et des sites dans l'accomplissement de ses tâches. Ces exigences ont été reprises à l'article 1 du projet d'Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes («protéger les Alpes de nouvelles nuisances écologiques»: FF 1990 II 1144). Une réglementation légale supplémentaire n'est donc pas nécessaire.

b. Le volume de trafic global doit être adapté en conséquence L'accroissement du volume du trafic de transit dépend en particulier du commerce entre les différents pays membres de la CE, lequel résulte pour sa part de la croissance de la population et de l'économie. La Suisse ne peut agir sur aucun de ces facteurs. Prescrire une limitation du volume de trafic global dans une loi n'est donc pas judicieux. Des limitations au trafic de transit pourraient de plus s'inscrire en opposition à des accords internationaux ou, le cas échéant, nous contraindre à les dénoncer. Un tel comportement pourrait avoir des conséquences dommageables pour l'image de la Suisse en Europe, car il constituerait un manquement à nos devoirs de solidarité; de plus, celui-ci pourrait entraîner un affaiblissement de la position suisse et susciter, en dernier ressort, des menaces pour nos places de travail. La Suisse est néanmoins déterminée à rendre le trafic de transit le plus respectueux possible de l'environnement, en l'occurrence en mettant à disposition une infrastructure ferroviaire efficace (Message sur le transit alpin ch. 134).

c. L'ensemble du transit des marchandises doit être transféré au rail dès ces prochaines années

Le transfert à court terme de l'ensemble du trafic de transit sur le rail nécessiterait une disposition constitutionnelle ad hoc. Une base constitutionnelle qui aurait donné à la Confédération, sous certaines conditions, la compétence de décharger les routes du trafic marchandises sur de longues distances a été rejetée le 12 juin 1988 avec le non du peuple et des cantons au projet de la politique coordonnée des transports (PCT). C'est seulement si le corridor de ferroutage, pleinement disponible à compter de 1994, ne déploierait pas les effets attendus que le conseil fédéral serait déterminé à envisager de semblables fondements juridiques (Message sur le transit alpin ch. 141, par. 2). En l'absence d'une base constitutionnelle, le transfert exigé (au moyen d'une éventuelle prescription) n'est pas réalisable au niveau de la loi.

Mais, même sous l'angle matériel, le transfert intégral du trafic de transit, demandé par le motionnaire, n'est guère réalisable. Les mesures proposées par le Conseil fédéral dans son programme relatif au transit alpin ne permettraient en premier lieu que d'acheminer par voie ferrée le trafic de transit supplémentaire attendu ces prochaines années, et donc de stabiliser la charge assumée par les axes de transit routiers. Si l'on voulait transporter par le rail l'ensemble du trafic de transit, cela nécessiterait la mise en oeuvre de mesures infrastructurelles allant bien au-delà de ce qui est proposé.

3. Sur la partie proposée relative au transit ferroviaire

a. Les réserves du réseau ferroviaire existant doivent être exploitées systématiquement; l'offre de transports ferroviaires doit être développée qualitativement

Des mesures de ce type sont déjà en cours de réalisation. Leur efficacité dépend dans une mesure appréciable du personnel disponible. S'ajoutant à la réalisation progressive de RAIL et BUS 2000, le triplement d'ici à 1994 de la capacité de ferroutage apparaît comme la mesure la plus importante, susceptible en plus d'exercer des effets à court terme. Au St-Gothard, on prévoit 44 trains longs d'une capacité totale de 1500 envois par jour ou de 360 000 par an en trafic non-accompagné ou au moyen de la chaussée roulante. Au Loetschberg, la capacité doit atteindre 420 envois par jour ou 105 000 par an. Toutefois, la réalisation de la solution transitoire au Loetschberg dépend de l'issue des négociations avec la CE. Les bases légales en vigueur (entre autres: lois sur les chemins de fer et lois sur les CFF) suffisent en principe à mettre en application les mesures demandées.

b. Rejet de toute mesure visant à atteindre une vitesse de plus de 200 km/h par chemin de fer dans l'espace alpin

La planification du transit alpin est d'ores et déjà orientée vers une vitesse maximale de 200 km/h (voir message sur le transit alpin ch. 211.21). Toutefois, le fait de fixer dans la loi une telle vitesse limite pourrait s'avérer trop contraignant. La Suisse n'est pas une île, mais s'inscrit bien au contraire dans le réseau ferré européen. Il ne serait pas prudent de bannir à jamais le progrès technique des chemins de fer et d'empêcher par là un accroissement de leur attractivité.

c. Réglementation de la construction de la NLFA, le cas échéant fondation d'une organisation chargée de cette construction

Un arrêté relatif à la construction du projet de transit alpin est d'ores et déjà proposé dans le message sous la forme du projet d'Arrêté fédéral A (FF 1990 II 1144ss.). Celui-ci définit dans son principe le mode d'organisation. Par conséquent, il n'apparaît pas nécessaire de régler ces questions dans une loi ad hoc sur le trafic de transit.

4. Sur la partie relative au trafic de transit routier

a. Maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds

Le Conseil fédéral a déclaré maintes fois qu'il entendait maintenir ces limitations (dernièrement dans le message sur le transit alpin ch. 141, dernier paragraphe). La limite de 28 tonnes est d'ores et déjà contenue dans une loi, à l'article 9, 6e alinéa., de la LCR. De même, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche a une base légale (art. 2, 2e al., LCR en liaison avec l'art. 91 OCR). D'autres démarches législatives ne s'imposent donc pas.

b. Rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles

Le 1er avril de cette année, le peuple et les cantons ont clairement approuvé l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé. Par contre, il n'est par principe pas prévu d'extension ultérieure de ce réseau. «Cette renonciation vise notamment les cinquième et sixième voies des N 1/N 2 ainsi que la seconde galerie du tunnel du Saint-Gothard.» (Message sur les initiatives dites «Trèfle», FF 1989 I 622). On ne peut toutefois pas exclure d'emblée qu'il faille ajouter, sur de courts tronçons, des voies supplémentaires en vue de garantir le bon fonctionnement et, en particulier, la sécurité de notre réseau routier, mais aussi pour des raisons relevant de l'environnement ou de la politique énergétique. Il n'est donc pas judicieux de formuler sur le plan légal une déclaration tendant à renoncer à tout développement des axes routiers de transit. La Suisse se priverait ainsi d'une marge de manoeuvre minimale qu'il convient de maintenir également pour l'avenir.

5. En résumé, il apparaît qu'une loi sur le trafic de transit, telle que le motionnaire la propose, n'est pas nécessaire. De surcroît, un transfert, prescrit par la loi, de l'ensemble du trafic de transit sur le rail ne serait pas admissible en l'absence d'une base constitutionnelle y relative.

Dans la mesure où des aspects partiels de la motion concernent directement le processus de décision relatif au transit alpin, ceux-ci seront opportunément repris lors des délibérations portant sur ce projet.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

M. Béguelin: La motion sur le trafic de transit a été déposée en juin 1990. Son objectif était à l'époque de soutenir le projet des nouvelles transversales alpines par des mesures d'accompagnement de façon à mieux convaincre le peuple de leur nécessité. Entre-temps, le message sur les nouvelles transversales alpines a été accepté avec les amendements que l'on sait et l'accord de transit a été négocié. Les hasards de la démocratie référendaire et de l'ordre du jour de notre conseil font que cette motion sur le trafic de transit se discute le lendemain du jour où le Conseil fédéral avait affirmé qu'il se prononcerait sur l'aboutissement du référendum sur les nouvelles transversales ferroviaires alpines. Au fait, où en sommes-nous avec ce référendum, Monsieur le Conseiller fédéral?

Dans la réponse à la motion, le Conseil fédéral déclare «qu'il partage le point de vue du motionnaire selon lequel des mesures d'appoint sont indispensables pour le projet de transit alpin». Mais, le Conseil fédéral rejette la motion. Evidemment, il y a maintenant l'accord de transit. Son grand mérite est d'avoir été et d'être l'instrument de promotion du trafic combiné en Europe. Actuellement, le trafic combiné est reconnu comme étant la solution d'avenir pour le transport des marchandises à l'échelle du continent. Les Européens investissent dans ce trafic, et sur ce plan-là, le résultat est brillant. Mais si les Européens sont convaincus, il reste à convaincre les Suisses, en particulier les habitants des régions alpines, les Uranais. L'accord de transit permet le passage d'un nombre illimité de camions de moins de 28 tonnes, alors que notre voisin autrichien a limité quantitativement le nombre des camions en transit.

Ainsi, le Conseil fédéral sera de toute façon obligé, dans le cadre de l'accord de transit, d'introduire des moyens de contrôle pour éviter que le nombre des camions soit par exemple très supérieur à celui subi actuellement par les populations. L'enjeu est là. Les Uranais et les Tessinois, entre autres, veulent bien supporter les inconvénients des nouvelles transversales ferroviaires mais ils ne veulent pas en plus subir le passage de plus de camions qu'aujourd'hui. On les comprend. C'est d'ailleurs pour cette raison que le canton d'Uri a déposé une initiative intitulée «Protection contre le trafic de transit».

Je rappelle qu'il existe aussi une initiative dite «des Alpes» qui a abouti et qui reprend la même revendication. Toutes ces démarches – l'initiative du canton d'Uri, celle des Alpes, la motion dont nous parlons – vont dans le même sens. Elles répondent donc à un souci profond et justifié. Pour aider à faire admettre le trafic de transit marchandises, pour vous aider dans cette tâche, Monsieur le Conseiller fédéral, pour contribuer à l'acceptation sociale de ce trafic, des mesures d'accompagnement légales, solides sont plus que jamais indispensables. C'est le but des principes développés dans la motion et j'invite le conseil à l'accepter. Bien sûr, si M. Ogi, conseiller fédéral, estimait que la forme du postulat serait plus appropriée, je serais prêt à m'y rallier. Je veux vous laisser la possibilité de donner un signe, Monsieur le Conseiller fédéral.

Schmid Peter: Der weitere Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz erfordert verkehrspolitische Grundsätze, die sich an der langfristigen Erhaltung der Lebensgrundlagen und der Lebensqualität in unserem Lande, insbesondere des empfindlichen Alpenraumes, orientieren. Die Grünen haben schon vor Jahren drei Stufen der Planung gefordert:

1. Begrenzung des gesamten Transitverkehrsvolumens – Strasse und Schiene – auf das, was notwendig, sinnvoll und zuträglich ist.
2. Die zwingende Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene.
3. Ausbau der Eisenbahnachsen, sofern die bestehende Infrastruktur zur Aufnahme des limitierten Verkehrs nicht in der Lage ist.

Dass eine solche Ermittlung des Gesamtverkehrsvolumens auch im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss zum Bau einer neuen Alpentransversale nicht geschehen ist, war wohl der Hauptgrund für unsere Ablehnung des gigantischen Neat-Projektes. Dieser vorgesehene Doppelstrang mit all seinen regionalen Zubringern basiert ja auf der überholten Vor-

stellung, wir seien verpflichtet, jegliches Verkehrsaufkommen zu übernehmen und dafür endlos mehr Schienen und Strassen zu bauen.

Wir können die Verkehrslawine nicht in den Griff bekommen, wenn wir allem, was sich von Norden nach Süden bewegt und sich noch zu bewegen beabsichtigt, neue Rollbahnen zur Verfügung stellen. Das Neat-Konzept, so perfektionistisch und technisch es sich auch ausgibt, kann nicht über seine grundsätzliche Konzeptlosigkeit hinwegtäuschen.

Die Motion Béguelin zu einem Bundesgesetz über den Transitverkehr enthält ein solches Grobkonzept mit Grundsätzen, die wir bei der Neat-Vorlage vergeblich suchen. Sie möchte festlegen, welche Faktoren das Gesamtverkehrsvolumen zu bestimmen haben, nämlich nicht die ins Endlose wachsende Nachfrage, sondern der Schutz des Alpenraumes. Sie gibt auch Richtlinien dafür, wo und wann sich der zusätzlich anfallende Transitverkehr zwingend abzuwickeln hat. Ebenso würde ein für allemal festgelegt, welcher Verkehrsträger in der Zukunft Priorität haben soll und welcher entsprechend zurückgebunden werden muss.

Herr Bundesrat Ogi, die Motion Béguelin würde Ihnen brauchbare Grundsätze für einen zeitgemässen und umweltverträglichen Transitverkehr ins Bundeshaus liefern. Nähe der Bundesrat diesen Vorstoss entgegen, so wären auch wir Grüne Ihrem Projekt eher gewogen. Damit würde nämlich automatisch das Neat-Vorhaben redimensioniert, an dessen Vollausbau in der vorgesehenen Zeit wohl niemand in diesem Saal noch ernsthaft glaubt. Sollte es dazu kommen, dass wider alle Vernunft dieses technokratische Bauvorhaben an allen Ecken und Enden begonnen wird – und nicht stufenweise –, dann ist das technische und finanzielle Fiasko vorgeplant. Nur die rechtzeitige Wahrnehmung von Grundsätzen einer zeitgemässen Verkehrspolitik könnte dieses Debakel noch abwenden.

Ich bitte Sie daher, auch im Namen der grünen Fraktion, die Motion Béguelin zu überweisen.

M. Cavadini Adriano: La discussion suscitée par la motion de M. Béguelin a, en grande partie, déjà eu lieu lors de notre débat sur «l'Alpentransit». A ce propos, les Chambres avaient pris des décisions sages sur plusieurs des points que nous retrouvons dans la motion Béguelin. Je vous invite donc à ne pas l'accepter.

En tant que Tessinois, je veux en particulier attirer l'attention sur un point contenu dans cette motion: le rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles. Cela reviendrait pratiquement à éliminer la possibilité de doubler le tunnel autoroutier du Gothard. A ce propos également, le Conseil national avait discuté assez longuement sur une proposition Ulrich qui souhaitait interdire la réalisation ultérieure de ce travail. Nous ne pouvons pas accepter une telle contrainte pour des travaux que nous devons encore discuter et approfondir, pour une réalisation qui, tôt ou tard, s'imposera. J'avais déjà précisé, à l'occasion du débat sur «l'Alpentransit», que l'existence d'une seule voie dans le tunnel du Gothard est une erreur de construction qui devra être corrigée pour des raisons de sécurité, afin de pouvoir effectuer des travaux de réparation et pour éviter la formation de colonnes et de bouchons durant certaines périodes de l'année, soit sur le territoire tessinois, soit sur celui du canton d'Uri.

Nous ne pouvons donc pas, aujourd'hui, accepter une motion qui empêche même la discussion sur une éventuelle réalisation de ce type. Ce sont les motifs pour lesquels je vous invite à rejeter la proposition de M. Béguelin.

Bundesrat Ogi: Es ist schade, dass wir dieses Thema in aller Kürze abhandeln müssen, weil jetzt bereits Neat-Abstimmungspropaganda gemacht wird. Zu dem, was Herr Schmid Peter sagte, wäre allerhand zu sagen.

Zunächst möchte ich mich mit der Motion Béguelin beschäftigen und Sie bitten, diese Motion abzulehnen. Der Vorstoss wurde ebenfalls im Juni 1990 eingereicht und vom Bundesrat bereits am 5. September 1990 beantwortet. Seither – das hat Herr Béguelin, fair wie er ist, zugegeben – haben wir nicht ge-

wartet, sondern gearbeitet, und wir haben in dieser Richtung gekämpft. Deshalb ist es wichtig – das weiss auch Herr Béguelin, der sehr oft in Brüssel weilt und das Klima dort kennt –, dass wir in dieser Situation nicht einfach weitere Bedingungen stellen. Wenn Sie diese Motion annehmen, wird das gegen aussen als eine weitere Bedingung wirken.

Ich halte zuhanden des Protokolls fest, dass wir seit der Einreichung dieser Motion die Alpentransit-Beschlüsse Neat verabschiedet haben. Lesen Sie nach, was in Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses festgeschrieben ist: Durch geeignete Massnahmen ist anzustreben, dass sich der alpenquerende Güterverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt. Sie haben gekämpft. Wir haben einen Kompromiss gefunden. Sie waren in der Kommission, Herr Béguelin. Man hat Ihren Vorstellungen weitgehend Rechnung getragen.

Dann sind da der Transitvertrag mit der EG, die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite. Glauben Sie, dass es selbstverständlich ist, dass wir die 28 Tonnen halten konnten, während unser Transportgewerbe auch weiterhin mit 40 Tonnen im Ausland zirkulieren kann? Glauben Sie, es sei ein einfaches Ding, das der EG bekanntzugeben und durchzusetzen?

Wenn Sie sagen, Herr Béguelin, die Oesterreicher hätten ein besseres Transitabkommen, haben Sie verschwiegen, dass Oesterreich am 22. Oktober 1991, bei der letzten Verhandlungsrunde, noch einmal 60 000 stinkende griechische Lastwagen übernehmen musste. Wir haben keinen zusätzlichen Lastwagen übernommen. Sie müssen diesen Transitvertrag einmal lesen, und zwar richtig lesen, dann sehen Sie, dass dieser Vertrag gut ist. Vergleichen Sie ihn auch mit dem österreichischen. Hier ist ein grosser Unterschied.

Weiter haben wir das europäische Abkommen über den kombinierten Verkehr unterzeichnet. Sie waren auch in Prag; Sie kennen es, das AGTC. Dazu haben wir die paneuropäische Erklärung der Verkehrsminister zum kombinierten Verkehr Schiene/Strasse und schliesslich seit Juni 1990 das trilaterale Abkommen mit der Bundesrepublik und mit Italien unterzeichnet, damit die Anlagen für den kombinierten Verkehr – die sogenannten Anschlussinfrastrukturen – gebaut werden.

Wir können nicht mehr verlangen! Wir haben ein Maximum erreicht; ich glaube, dass Sie auch zur Kenntnis nehmen müssen, dass wir bei der EG wohl das erträgliche Mass erreicht haben. Wir sollten jetzt nicht weiter gehen, sonst werden wir alles Erreichte in Frage stellen und uns dann selbst im Wege stehen.

Zu Herrn Schmid Peter: Sie sprachen von einem Debakel, falls die Neat gebaut werde. Ich muss Ihnen sagen: Das Debakel steht bevor, wenn wir nicht bauen! Ich frage Herrn Schmid, wie wir diesen zusätzlichen Verkehr übernehmen wollen. Wie wollen wir diese Verdoppelung des Verkehrs im Jahre 2010, 2020, der auf uns zukommt, wie wollen wir diesen Transitverkehr umweltgerecht übernehmen? Wie wollen wir diesen Transitverkehr umweltfreundlich transitieren? Sagen Sie mir das, Herr Schmid! Bis jetzt habe ich keine Antwort bekommen, und die Schranken können wir nicht in Ihrem schönen Thurgau, auch nicht in Schaffhausen oder Basel herunterlassen, und auch in Chiasso können wir das Eingangstor zur Schweiz nicht zumauern.

Entschuldigen Sie, aber ich kann Sie einfach nicht begreifen. Sie sind in der Regel für den öffentlichen Verkehr, und wenn wir etwas machen wollen, ein System aufbauen wollen, das drei bis vier Millionen Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlegt, sind Sie dagegen! Ich kann Ihrer Logik nicht folgen!

Zum Schluss möchte ich zur Frage von Herrn Béguelin zum Neat-Referendum Stellung nehmen. Ich kann Ihnen die Frage nicht beantworten. Sie werden begreifen, dass für das Auszählen nicht mein Departement zuständig ist. Es sind zwei Equipen unter der Leitung der Bundeskanzlei am Auszählen. Es ist eine intensive Ueberprüfung im Gange. Man hofft, noch diese Woche Klarheit zu erhalten, ob das Referendum zustande gekommen ist oder nicht. Auf alle Fälle sind wir bereit, zum Abstimmungskampf anzutreten. Ich bin überzeugt, das Schweizervolk wird uns folgen, denn die Lösung, die ich von Herrn Schmid noch erhoffe, ist bis heute nicht bekannt. Ich bitte Sie, die Motion Béguelin abzulehnen.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Schmid Peter: Herr Bundesrat Ogi, wir sind ja nicht gegen den öffentlichen Verkehr. Wir sind sogar dafür, dass man zwingend diese Lastwagen auf die Schiene bringt und nicht einfach an den guten Willen appelliert.

Ich muss jetzt etwas betonen: Unsere Sichtweise ist einfach eine grundsätzlich andere. Sie betrachten den Transitverkehr als Naturereignis, das man einfach übernehmen muss. Wir meinen, der Verkehr sei von Menschen verursacht, und diese Menschen müssten auch dafür sorgen, dass dieser Verkehr nicht ins Uferlose ansteigt. Da müssen wir eben agieren in der Politik und nicht nur reagieren. Das ist der springende Punkt. Wenn man von dem ausgeht, ist das, was wir verlangen, alles ziemlich logisch, und es ist absolut nicht weiltfremd!

Bundesrat **Ogi:** Die Nationalräte haben in der Regel das letzte Wort. Herr Schmid: Wir versuchen auch zu agieren, weil wir im Jahre 2010 nicht vor ein *Fait accompli* gestellt werden möchten. Die Lösung, wie Sie sie vorschlagen, betrifft die Menschen – bitte geben Sie mir noch das Rezept, wie wir die Menschen um uns herum ändern können. Ich bin überzeugt – ich sage es klar und deutlich –: Wenn der Transitvertrag in zwölf Jahren ausläuft, wird man in Europa in Sachen Verkehrspolitik so denken, wie heute der Bundesrat und Oesterreich denken. Helfen Sie mit, das zu erreichen. Dafür brauchen wir aber die Neat. Ohne Neat geht das nicht. Wir würden international unsere Glaubwürdigkeit total verlieren.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion
Dagegen

55 Stimmen
73 Stimmen

*Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr
La séance est levée à 12 h 40*

Motion Béguelin Bundesgesetz über den Transitverkehr

Motion Béguelin Loi sur le trafic de transit

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1992 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | II |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 02 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 90.592 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 03.03.1992 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 292-295 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 020 984 |