

sen wir einfach ganz klar sehen. Das ist die Konsequenz dessen, dass wir am 6. Dezember 1992 zum EWR nein gesagt haben. Man wartet nicht auf uns, sondern wir haben jetzt einmal erreichen können, dass mit uns verhandelt wird. Ob das Verhandlungsergebnis dann positiv ist, das ist eine andere Frage, und wie Herr Bundesrat Delamuraz schon einmal gesagt hat: Es hat immer zwei Partner bei Verhandlungen.

3. Frage: Welche Auswirkungen sind für unsere Flughäfen zu erwarten? Hier möchte ich sagen: Die Liberalisierungsmassnahmen der EG dürften vorerst kaum grössere Auswirkungen auf unsere Flughäfen haben. Aber ich muss beifügen, dass Zürich-Kloten heute in bezug auf Einhaltung der Abflugzeiten und in bezug auf Einhaltung der Ankunftszeiten der schlechteste Flughafen in Europa ist.

Warum? Ich werde Ihnen das bei der Beratung des Luftfahrtgesetzes auch noch sagen: Der Flughafen Zürich-Kloten schlittert von einer Initiative in die andere. Man darf nichts mehr anpassen. Man hätte in Zürich-Kloten dringend Flugzeugparkplätze nötig, damit die Flugzeuge nicht in der Luft warten müssen. Das wäre auch vom Luftreinhalte-Konzept her wünschenswert. Weil man diese Erweiterungen nicht machen kann, ist der Flughafen Zürich innerhalb von zwei Jahren in diese schlechte Position hineingeraten. Vorher war es Frankfurt, jetzt ist es Zürich.

Man kann nicht den Fünfer und das Weggli haben: Man kann nicht den Lärm exportieren und dann gleichwohl an der Entwicklung partizipieren. Das ist etwas, das einfach nicht mehr geht. Ich muss Ihnen das ganz klar und deutlich sagen. Deshalb werden möglicherweise weitere Auswirkungen zu ertragen sein. Die Konsequenzen müssen wir tragen. Da ist die Situation heute so, dass es nicht nur an der Verhandlung fehlt, sondern es liegt auch an unserer Einstellung, daran, dass wir eine gewisse Lust am Scheitern entwickelt haben und nicht die Lust am Vorwärtsgang, am Lösen der Probleme. Es liegt daran, dass wir die Zukunft nicht mutig in die Hand nehmen. Ich glaube, damit habe ich in etwa alle Fragen, die von Herrn Büttiker zusätzlich gestellt wurden, behandelt. Es geht etwas, es geht das, was menschenmöglich ist. Aber wir müssen auch lernen, mit der Konsequenz des Neins vom 6. Dezember zu leben.

Büttiker: Ich möchte Herrn Bundespräsident Ogi «am Tag danach» für die detaillierte Antwort danken.

Ich möchte ihm auch sehr für sein persönliches Engagement in den schwierigen Verkehrsverhandlungen mit der EG danken. Ich glaube, es ist allen klar, dass uns die Verkehrspolitik mit der EG insbesondere im Luftbereich noch einige Sorgen bereiten wird. In Anbetracht der schwierigen Stellung, die unser Land in diesen Fragen hat, möchte ich mich von der Antwort des Herrn Bundespräsidenten im jetzigen Zeitpunkt für befriedigt erklären.

93.3096

Interpellation Mornioli Bahnschotter für die Strecke Airolo–Chiasso

Interpellanza Mornioli Bahnschotter per la tratta Airolo–Chiasso

Interpellation Mornioli Ballast destiné à la ligne Airolo–Chiasso

Wortlaut der Interpellation vom 10. März 1993

Der Bahnschotter für die Strecke Gotthard–Airolo–Chiasso wird aus verschiedenen Gegenden geliefert:

– für die Strecke Airolo–Biasca: aus Gebieten nördlich der Alpen;

– für die Strecke Biasca–Lugano: aus dem Tessin (Castione); 10 bis 12 Tonnen pro Jahr;

– für die Strecke Lugano–Chiasso: aus Italien über einen Importeur.

Die beste Qualität wird von einigen Lieferanten aus Gebieten nördlich der Alpen geliefert. Die mittlere Qualität stammt aus dem Tessin sowie ebenfalls von jenseits des Gotthards. Dagegen ist der Schotter aus Italien qualitativ schlechter als derjenige aus dem Tessin.

Im Tessin können 40 000 bis 50 000 Tonnen Bahnschotter pro Jahr produziert werden. Die SBB benötigen etwa 600 000 Tonnen pro Jahr. Es erschien mir gerechtfertigt, dass aus dem Tessin etwa 5 bis 6 Prozent des gesamtschweizerischen Bedarfs an Bahnschotter bezogen würde. Bahnschotter kostet etwa 3 Rappen pro Kilogramm. Angesichts der Beschäftigungslage in unserem Land ganz allgemein und im Tessin im besonderen halte ich es für unangebracht, dass man den Bahnschotter unnötigerweise um die Kosten für den Transport aus Gebieten nördlich der Alpen für die Beschaffung aus Italien verteuert.

Testo dell'interpellanza del 10 marzo 1993

Le forniture di Bahnschotter per la tratta Gottardo–Airolo–Chiasso sono ripartite all'incirca come segue:

– Airolo–Biasca: materiale di provenienza dal Nord delle Alpi;

– Biasca–Lugano: produzione ticinese (Castione); 10 a 12 tonnellate all'anno;

– Lugano–Chiasso: proviene dall'Italia tramite un importatore. La qualità migliore proviene da alcuni fornitori a Nord, quella media dal Ticino e da Nord, mentre il materiale comprato in Italia è di qualità inferiore a quello prodotto in Ticino.

In Ticino si possono produrre 40 000 a 50 000 tonnellate all'anno. Le FFS utilizzano circa 600 000 tonnellate di Bahnschotter all'anno. Mi sembra giusto che al Ticino si conceda una fornitura pari al 5 a 6 per cento del consumo globale svizzero. Il Bahnschotter costa circa 3 centesimi al chilo. Ritengo inopportuno caricare la spesa con inutili costi di trasporto dal Nord delle Alpi e di acquistarne in Italia, tenuto conto della situazione occupazionale nel nostro Paese in generale e in Ticino in particolare.

Texte de l'interpellation du 10 mars 1993

Le ballast pour le tronçon Airolo–Chiasso de la voie de chemin de fer du Gothard provient de différentes régions:

– pour le tronçon Airolo–Biasca: du nord des Alpes;

– pour le tronçon Biasca–Lugano: du Tessin (Castione), à raison de 10 à 12 tonnes par an;

– pour le tronçon Lugano–Chiasso: d'Italie par l'intermédiaire d'un importateur.

La meilleure qualité est livrée par quelques fournisseurs du Nord des Alpes. La qualité moyenne provient du Tessin ainsi que du nord du Gothard. En revanche le ballast d'Italie est d'une moins bonne qualité que celui du Tessin.

Au Tessin, on peut produire 40 000 à 50 000 tonnes de ballast par an. Les CFF ont besoin d'environ 600 000 tonnes par an. Il me semblerait justifié que l'on se procure au Tessin 5 à 6 pour cent des besoins annuels suisses de ballast. Le ballast coûte environ 3 centimes le kilo. Compte tenu des problèmes d'emploi que connaît notre pays en général, et le Tessin en particulier, j'estime inopportun que l'on renchérisse inutilement le prix du ballast des coûts de transport en le faisant venir du nord des Alpes ou d'Italie.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignatari: Keine – Nessuno – Aucun

On. **Mornioli:** Le forniture di Bahnschotter sulla tratta Gottardo–Airolo–Chiasso sono repartite circa come segue:

Airolo–Biasca: materiale di provenienza dal nord delle Alpi; Biasca–Lugano: produzione ticinese (Castione), dalle 10 000 alle 12 000 tonnellate all'anno; Lugano–Chiasso: proviene dall'Italia tramite un importatore.

La qualità migliore proviene da alcuni fornitori al nord delle Alpi, quella di media qualità dal Canton Ticino e dal nord, mentre il materiale comperato in Italia è di qualità inferiore di quello

prodotto in Ticino. In Ticino si possono produrre dalle 40 000 alle 50 000 tonnellate all'anno. Le FFS utilizzano in tutto circa 600 000 tonnellate di Bahnschotter all'anno – ich sage übrigens Bahnschotter, weil dieser Ausdruck in unserer Sprache so übernommen und nicht übersetzt wird.

Mi sembra giusto che al Ticino si conceda una fornitura pari al 5 a 6 per cento del consumo globale svizzero. Il Bahnschotter costa 3 centesimi al chilo; ritengo inopportuno caricare la spesa con inutili costi di trasporto dal nord delle Alpi, ma soprattutto di acquistarne in Italia, tenuto conto della situazione occupazionale nel nostro Paese in generale e in Ticino in particolare.

Ein Verantwortlicher der SBB hat mir gesagt, Herr Bundespräsident Ogi, dass der Bahnschotter aus Italien besser sei als derjenige aus dem Kanton Tessin, daher eine längere Lebensdauer habe und somit weniger häufig ausgewechselt werden müsse. Ich habe auch SBB-externe Fachleute angefragt, welche mir versichert haben, dass das Gegenteil zutrefte. Ich habe keinen Grund, diesen Herren keinen Glauben zu schenken.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Mornioli plädiert für eine vermehrte Beschaffung einheimischen Schotter, etwa nach dem Motto: Bahnschotter für das Tessin aus dem Tessin. Ich glaube, das wäre ein guter Slogan für Ihre Interpellation.

Die Beschaffung von Bahnschotter richtet sich nach der Submissionsverordnung des Bundes. Demnach sind Lieferungen an die SBB grundsätzlich aufgrund eines öffentlichen Wettbewerbs zu vergeben. Dabei gilt als wichtigster Vergabe-grundsatz die Wirtschaftlichkeit. Als günstigstes Angebot gilt dasjenige, welches bei fachgerechter und rechtzeitiger Lieferung den tiefsten Preis aufweist. Bei gleich günstigen Angeboten wird ein in der Nähe des Ausführungsortes liegender Geschäftssitz als Entscheidungskriterium mit berücksichtigt. Ich glaube, das ist alles logisch und hat auch mit dem Transportweg zu tun. Das Tessin hat also eine faire Chance.

Was die Qualitätsstufe betrifft, so stimmen die Ausführungen des Interpellanten nicht in allen Teilen mit den Angaben überein, die dem Bundesrat von den SBB zugestellt worden sind. Wir haben uns mit den SBB sehr intensiv über die Frage der Qualität unterhalten.

Für die Lieferung von Bahnschotter bestehen anerkannte Qualitätsvorschriften. Das vom Interpellanten erwähnte Tessiner Werk kann aufgrund der geologischen Verhältnisse gegenwärtig Bahnschotter der Qualität 2 liefern, nicht der Qualität 1 – das nach Angaben der SBB. Der Bedarf der SBB an solchem Schotter beträgt aber gesamtschweizerisch rund 90 000 Tonnen pro Jahr. Das erwähnte Werk liefert davon rund 10 000 Tonnen oder 11 Prozent. Es wird erwartet, dass das Werk im Laufe der Zeit dank günstiger geologischer Verhältnisse auch Bahnschotter der Qualität 1 herstellen können. Das hängt also alles von der Geologie ab. Für diese Schotterqualität besteht – wie Sie zu Recht gesagt haben, Herr Mornioli – im Tessin ein grosser Markt. Die Qualität des gelieferten Bahnschotter wird laufend überwacht. Das ist wie bei anderen Produkten, die verteilt werden. Auch hier – man glaubt es nicht – werden die Produkte überwacht; das gilt auch für den im Südtessin verwendeten italienischen Bahnschotter der Qualität 1.

Fazit: Wenn Bahnschotter der Qualität 1 zu den Bedingungen, wie ich sie kurz skizziert habe, geliefert werden kann, bin ich überzeugt, dass das Tessin voll zum Zuge kommt.

Präsident: Herr Mornioli ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

92.3520

Interpellation Büttiker

Meinungsumfragen im Abstimmungskampf

Sondages d'opinion à la veille d'un scrutin

Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1992

Im Vorfeld der EWR-Volksabstimmung wurde unser Land von Meinungsumfrageergebnissen geradezu überschwemmt. Offensichtlich waren nicht alle veröffentlichten Meinungsumfrageergebnisse auf eine wissenschaftliche Basis abgestützt, obwohl anzunehmen ist, dass solche Resultate von Meinungserhebungen sowohl die Stimmbeteiligung als auch das Abstimmungsergebnis beeinflussen.

Ich frage deshalb den Bundesrat an:

1. Wie beurteilt der Bundesrat grundsätzlich den Einfluss von veröffentlichten Meinungsumfrageergebnissen während des Abstimmungskampfes auf die Stimmbeteiligung und das Abstimmungsergebnis?
2. Liegt es nicht im Interesse der direkten Demokratie, wenn vor einem Urnengang während einer gewissen «Schonzeit» auf die Durchführung von Meinungsumfragen verzichtet wird?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, um den Einfluss der modernen Meinungsforschung auf das Abstimmungs- und Wahlverhalten möglichst gering zu halten?

Texte de l'interpellation du 15 décembre 1992

Pendant la campagne qui a précédé la votation sur l'EEE, notre pays a été littéralement submergé de résultats de sondages d'opinion. A l'évidence, ces résultats n'étaient pas tous fondés sur des méthodes très scientifiques, alors que l'on sait qu'ils peuvent avoir une certaine influence sur la participation et sur l'issue du scrutin.

C'est pourquoi je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Que pense le Conseil fédéral de l'influence que peuvent avoir sur la participation et sur l'issue du scrutin des résultats de sondage publiés pendant la campagne?
2. Ne serait-il pas de l'intérêt de la démocratie directe que l'on impose un temps de répit avant une votation?
3. Quelles mesures le Conseil fédéral envisage-t-il pour limiter autant que possible l'influence des sondages sur le comportement des électeurs?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bühler Robert, Kuchler, Lotretan, Meier Josi, Rhinow, Schallberger, Simmen (7)

Büttiker: Bereits in der Antwort auf eine entsprechende Motion von Frau Ständerätin Yvette Jaggi vom 19. Juli 1986 hat der Bundesrat zugegeben: «Der Bundesrat erkennt nicht, dass Meinungsumfragen in jüngerer Zeit stark zugenommen haben, dass sie, zumal vor Wahlen oder Volksabstimmungen publiziert, die öffentliche Meinung nicht unerheblich beeinflussen können und dass jüngste Praktiken von Blitzumfragen zuweilen Zweifel an Methodik und Aussagekraft nähren mochten.»

Bei der Behandlung der Motion Jaggi hat der Bundesrat klar versprochen, in einem Bericht all die staatspolitischen Grund-satzfragen im Zusammenhang mit Meinungsumfragen in Abstimmungskämpfen zu klären. In der Antwort auf eine Interpellation Bonny vom 21. Februar 1990 hat der Bundesrat sein Versprechen wiederholt und eine Behandlung im Rahmen der bevorstehenden Revision der Bundesgesetzgebung über die politischen Rechte in Aussicht gestellt. Unterdessen wissen wir, dass weder da noch dort etwas passiert ist. Der Bundesrat hat seine früher abgegebenen Versprechen nicht eingelöst und zudem eine günstige Gelegenheit verpasst, der Revision des Bundesgesetzes über die politischen Rechte wenigstens in diesem Bereich etwas Substanz zu geben.

Interpellation Morniroli Bahnschotter für die Strecke Airolo-Chiasso

Interpellation Morniroli Ballast destiné à la ligne Airolo-Chiasso

Interpellanza Morniroli Bahnschotter per la tratta Airolo-Chiasso

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3096
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	417-418
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 047

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.