

Ihnen das nicht genügt, aber wir sind der Meinung, dass damit das Bahnangebot generell eindeutig verbessert wird. Von einem Leistungsabbau kann nicht gesprochen werden, denn im Vergleich zum heutigen Angebot sind wesentliche Verbesserungen vorgesehen.

Die erste Etappe von «Bahn 2000» beinhaltet alles, was aus heutiger Sicht wirtschaftlich vertretbar ist, alles, was aus heutiger Sicht finanzierbar ist, und alles, was aufgrund der Kundenbedürfnisse angestrebt werden muss. Teilweise werden die Angebotsverbesserungen aber nicht mit Beton – das entspricht Ihnen ja –, sondern mit modernster Technik, mit High-Tech, erreicht. Zurückgestellt wird nur das, was aus heutiger Sicht noch nicht notwendig ist.

Dank der Verwirklichung des Knotenprinzips profitiert auch der Regionalverkehr. Die Fahrplangestaltung für die in den Haupt- und Zwischenknoten anschliessenden Regionalbahnen und Buslinien wird mit dem für die Ostschweiz geplanten Vorgehen wesentlich erleichtert. Es ist jedoch nicht sinnvoll, Herr Onken, zehn Jahre zum voraus verbindliche Fahrplanversprechungen zu machen. Der dazumalige Fahrplan muss der dazumaligen Nachfrage entsprechen.

Die Zurückstellung des Brüttenertunnels führt in der nächsten Zeit weder zu Kapazitätsengpässen noch zu Angebotslücken auf der Strecke Zürich–Winterthur. Wenn Sie Zahlen wollen, wenn Sie «facts and figures» wünschen, bin ich gerne bereit, Ihnen diese zu geben. Dann werden Sie erkennen, dass in der heutigen Zeit diese rund 600 Millionen Franken für eine Reduktion, für eine ganz kleine Reduktion – es geht um eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten –, nicht notwendig sind. Sollte aber die Zugverbindung von Stuttgart Richtung Kanton Thurgau nach Zürich international an Bedeutung gewinnen, werden wir den Brüttenertunnel vorschlagen. Im jetzigen Moment ist dieser Brüttenertunnel weder für die internationale Verbindung nach München noch für die noch nicht so gut ausgebaute Verbindung nach Stuttgart notwendig.

St. Gallen wird von Zürich aus im Halbstundentakt, Frauenfeld, Kreuzlingen und Romanshorn werden im Stundentakt bedient, das heisst so, Herr Onken, wie es in der Botschaft von 1985 vorgesehen war. Das Führen zusätzlicher Züge zu den Stosszeiten ist grundsätzlich möglich, aber die Züge müssten dann auch benützt werden.

In der ersten Etappe von «Bahn 2000» wurden ökologische, raumplanerische und regionalpolitische Anliegen stark gewichtet, was sich im bedeutenden volkswirtschaftlichen Nutzen der ersten Etappe auch niederschlägt. Die Wahl der Verkehrsträger für ein Angebot im öffentlichen Verkehr wird mit der Revision des Eisenbahngesetzes auf eine neue Grundlage gestellt, die wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend diskutieren können.

Zum Schluss möchte ich Ihnen sagen: Die Antwort auf Ihre fünf Fragen haben Sie schriftlich. Der Thurgau, Ihr Kanton, um jetzt konkret auf Ihre Bemerkungen einzugehen, ist natürlich mit der Autobahn und den Beschlüssen, die der Bundesrat vor einem Monat getroffen hat, strassenmässig bald einmal sehr gut erschlossen. Deshalb steht die Bahn hier in starker Konkurrenz zur Strasse, und es gilt auch hier, was ich vorhin für den Kanton Jura und den Kanton Bern gesagt habe: Man kann natürlich nicht eine Strasse ausbauen und dann damit rechnen, dass die Züge immer voll besetzt sind. Wir müssen einmal grundsätzlich über das Thema reden, uns einige Fragen stellen und dann auch einige harte Antworten akzeptieren.

Die SBB machen einen Markttest, indem sie zwischen Konstanz und Weinfelden zusätzliche Züge einsetzen. Wir werden dann sehen, ob die Bevölkerung das Angebot nutzt. Im übrigen haben Sie auch festgestellt, dass betreffend die Bodenseelinie eine interessante Auseinandersetzung im Gange ist, die vielleicht dazu führt, dass der Zug in Ihrem Kanton neu entdeckt wird.

**Onken** Thomas (S, TG): Ich danke dem Bundesrat für die Antwort auf meine Fragen. Ich bin davon, wie Sie verstehen werden, Herr Bundesrat, nicht befriedigt. Ich anerkenne zwar gewisse Verbesserungen, die gemacht worden sind. Ihnen stehen ebenso viele Verschlechterungen des Angebots gegenüber, die wir in jüngster Zeit mit grossem Bedauern haben hin-

nehmen müssen. Ich stelle insbesondere fest, dass das Rückgrat von «Bahn 2000» für unseren Kanton, nämlich die Schnellzugsverbindung aus der grossen Agglomeration Konstanz/Kreuzlingen nach Zürich, nicht realisiert wird. Das wäre eine echte Aufwertung für unseren Kanton gewesen, die nun aber nicht verwirklicht wird.

Sie dürfen uns nicht mit den Strassen vertrösten. Gewiss, wir haben die N 7. Wir werden sie auch bis an die Landesgrenze führen. Wir werden den Zusammenschluss mit dem deutschen Autobahnnetz sicherstellen, aber gleichzeitig muss doch auch der regionale Schienenverkehr gestärkt werden. Wir können unsere Verkehrsbedürfnisse in Zukunft doch nicht nur auf der Strasse abwickeln, sondern wir müssen auch ein entsprechendes Angebot auf der Schiene haben, sonst besteht in unserem Kanton ein ganz krasses Ungleichgewicht, das sich in der Lebensqualität niederschlagen wird.

In diesem Sinne appelliere ich an Sie, in den weiteren Etappen von «Bahn 2000», wenn es sie geben wird, die Ostschweiz und namentlich den Kanton Thurgau besser einzubeziehen. Diese weiteren Etappen hängen noch völlig in der Luft, und ich hoffe nur, dass sie realisiert werden und dass wir dann zum Zuge kommen werden.

93.3495

**Postulat Jagmetti**  
**Autoverlad**  
**durch den Gotthard-Basistunnel**  
**Chargement des automobiles**  
**à travers le tunnel de base du Gothard**

*Wortlaut des Postulates vom 7. Oktober 1993*

Die Lage am Gotthard gleicht an Spitzentagen jener der Eröffnung der Nationalstrasse mit dem damaligen Autoverlad Göschenen–Airolo. Statt die Erstellung eines zweiten Autotunnels auf der Höhenlage von 1100 m ü. M. zu projektieren, sollte die Kapazität des Eisenbahn-Basistunnels auf dem Niveau von 470 bzw. 330 m ü. M. auch für den Autoverlad genutzt und dadurch die Umweltbelastung in Uri und in der Leventina sowie der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden. Der Bundesrat wird eingeladen, in die Projektierung des Eisenbahn-Basistunnels auf der Gotthardlinie gemäss Alpentransit-Beschluss den Autoverlad einzuplanen und damit die Kapazitäten zu nutzen, die auf der Tunnelstrecke bei entsprechender Ausgestaltung höher liegen werden als auf den Zufahrten. Allfällige Mehrkosten wären aus den Erträgen der Treibstoffbelastung zu finanzieren.

*Texte du postulat du 7 octobre 1993*

Certains jours de pointe, la circulation au Gothard ressemble à ce que l'on pouvait observer à l'époque au point de chargement des automobiles de la ligne Göschenen-Airolo, avant l'ouverture de la route nationale. Au lieu de prévoir la construction d'un deuxième tunnel routier à une altitude de 1100 mètres, il serait plus judicieux d'utiliser la capacité du tunnel ferroviaire de base situé entre 470 et 330 mètres d'altitude et d'y charger les voitures, ce qui permettrait de réduire non seulement la pollution dans le canton d'Uri et dans la Leventine, mais aussi la consommation totale d'énergie.

Le Conseil fédéral est prié d'intégrer le chargement des automobiles à travers le tunnel de base du Gothard dans le projet de tunnel ferroviaire prévu par l'arrêté sur le transit alpin; cette solution permettrait d'utiliser les capacités du tunnel, qui, à aménagements comparables, seront supérieures à celles des voies d'accès. Les coûts supplémentaires potentiels seraient financés par les revenus de la taxe sur les carburants.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Beerli, Bühler Robert, Büttiker, Gadiant, Gemperli, Onken, Petitpierre, Rhyner, Rüesch, Schiesser, Schoch, Schüle, Simmen, Weber Monika (14)

**Jagmetti** Riccardo (R, ZH): Das vor einem Jahr eingereichte Postulat kann leider erst jetzt im Rat behandelt werden. Das gab anderen Gelegenheit, ihrerseits mit ähnlichen Ideen an die Öffentlichkeit zu treten. Meine Vorstellungen sind aber unabhängig von denen des WWF entwickelt worden und decken sich auch nicht mit jenem Projekt, das ja im Gegensatz zu meinem Vorstoss die Schliessung des bestehenden Strassentunnels erreichen will, was mir selbstverständlich fernliegt. Hingegen anerkenne ich gerne, dass der Gedanke des Autoverlads auf der Basisstrecke nicht neu ist, sondern schon in den sechziger Jahren von meinem damaligen Kollegen an der ETH, Professor Hans Grob, Ordinarius für Strassen- und Tunnelbau, ursprünglich als Alternative zum Autobahnbau vehement vertreten und durch ein veröffentlichtes Projekt belegt worden ist.

Die Lage hat sich seither entwickelt. Der Strassentunnel ist gebaut, vermag aber in den Spitzenzeiten nicht zu genügen, so dass sich Staus bilden, ähnlich wie jene vor der Eröffnung des Tunnels. Der von Professor Grob vorgeschlagene und bei der Präsentation des Projektes in der «Schweizer Bauzeitung» 1968 vom damaligen Ständerat Jauslin unterstützte Basistunnel wird gebaut. Geändert hat sich am 20. Februar 1994 sodann die Rechtslage. Der neue Artikel 36sexies der Bundesverfassung legt in Absatz 3 fest: «Die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.»

Gewiss, es gibt Auslegungskünstler, die behaupten, man könne dennoch eine zweite Autobahnrohre am Gotthard bauen. Man müsste sich dann allerdings fragen, was die Bürger denn eigentlich mit ihrem Mehrheitsentscheid beschlossen haben, wenn das zulässig sein sollte. Es kann doch kein Zweifel daran bestehen, dass die Verfassung den weiteren Ausbau der Strassenverbindung verbietet. Ob deswegen alle zu Hause bleiben, bleibt wohl eine rhetorische Frage.

Wenn sich damit die Verkehrslage und die Rechtslage geändert haben, so hat sich etwas nicht geändert und wird sich in lang überblickbarer Zukunft nicht ändern, nämlich die Höhenlage von Göschenen und Airolo. Da werden Unmengen von Tonnen auf 1100 beziehungsweise fast 1200 Meter über Meer hinaufgefahren, um wieder hinuntergebremst zu werden. Luftbelastung, CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Lärm sind die Folgen. Wer die Landschaft geniessen will, ist gewiss in den Tälern und auch auf dem Pass höchst willkommen. Aber wer nur möglichst rasch mit dem PW oder dem Lastwagen durchfahren will, der sollte doch nicht gezwungen werden, sich unökologisch zu verhalten.

Da bietet sich eine Lösung an, die es zu nutzen gilt. Der Eisenbahn-Basistunnel wird eine höhere Kapazität haben als die Zufahrtsstrecken. Es ist mir aus Kreisen des Stabes für Kontrolle und Koordination sogar erklärt worden, eine Verteilung des Verkehrs auf zwei Alpendurchstiche sei nicht primär wegen der tonnenmässigen Kapazität der Tunneldurchfahrten, sondern wegen der beschränkten Belastbarkeit der Zufahrtsstrecken im Mittelland nötig. Selbst wenn der Transitverkehr so stark zunehmen sollte, wie das einmal angenommen worden ist, wird die Durchfahrtskapazität bei den Tunnels bleiben. Auch der Drang nach Süden, beziehungsweise nach Norden, scheint sich im Güterverkehr in engeren Grenzen zu halten, als die Prognosen voraussagten. Jedenfalls verfügen die SBB heute gerade wegen der Verkehrsentwicklung am Gotthard über ungenutzte Personal- und Materialkapazitäten. Würden die Autos verladen, könnte ein Höhenunterschied gegenüber dem Strassentunnel von 630 Metern im Norden beziehungsweise 780 Metern im Süden eingespart werden.

Am Ärmelkanal werden demnächst moderne Verladeanlagen in Betrieb genommen. Wir selber verfügen über jahrzehntelange Erfahrungen mit älteren Methoden. Dieses Know-how gilt es zu nutzen.

Man wird mir natürlich erklären, dass sei alles nicht möglich. Welcher Parlamentarier hat diese Erfahrung nicht auch schon

gemacht? Aber hier kommt es ja darauf an, ob man mit gutem Willen an die Projektierung herantritt oder nicht. Ein Projekt kann ich Ihnen nicht vorlegen. Andere haben das gemacht, und man wird Herrn Professor Grob nicht vorwerfen können, er sei inkompetent gewesen. Auch einen grafischen Fahrplan habe ich – wiederum im Gegensatz zu anderen – nicht gezeichnet, obwohl ich dafür seinerzeit – unter Mithilfe auch der SBB – sogar militärisch ausgebildet worden bin.

Mein Vorstoss ist ganz bescheiden ein Postulat, mit dem der Bundesrat eingeladen wird, den Autoverlad in die Projektierung einzubeziehen. Kann eine absolut vernünftige Argumentation Anlass sein, ein Projekt daraufhin anzuschauen und weiterzubearbeiten? Ich hoffe es.

Ich bitte um Überweisung meines Postulates.

**Ogi** Adolf, Bundesrat: Es ist schon hart, ein Postulat des hochverehrten Herrn Präsidenten ablehnen zu müssen. Ich bin aber überzeugt, dass Herr Jagmetti für meine Darstellung der Problematik Verständnis aufbringen wird.

Warum lehnt der Bundesrat dieses Postulat ab? Dafür gibt es drei Gründe:

1. Im Gotthardtunnel fehlt die Kapazität für zusätzliche Autzüge. Seit der Einreichung des Postulates vom 7. Oktober 1993 wurde die Alpen-Initiative angenommen. Diese Annahme wird zur Folge haben, dass der Gotthard für Güterzüge gebraucht wird und dass er auch für den schnellen Personenverkehr gebraucht wird. Also wird es schwierig sein, noch Kapazitäten für einen Autoverlad Altdorf–Faido zu finden, der in die Region Airolo, Faido oder Ambri führen müsste. Das Postulat enthält keine Angaben darüber.

2. Es stellt sich die Frage nach den zur Verfügung zu stellenden Landreserven. Herr Jagmetti hat den Kanaltunnel erwähnt. Der Bedarf an Landreserven wird relativ gross sein; er wird vielleicht weniger im Kanton Tessin zum Problem, sicher aber im Kanton Uri. Das wäre eine weitere Belastung für den Kanton Uri.

3. Ein letzter Grund, aus dem der Bundesrat nach intensiver Abwägung zum Schluss kam, dass er dieses Postulat ablehnen muss: Der Autoverlad am Gotthard könnte seine Kosten nicht decken. Ich weiss nicht, ob nach Annahme der Alpen-Initiative und nachdem mit dem Gotthard-Basistunnel die Fahrzeiten stark verkürzt werden, für diesen Autoverlad in dem Ausmass, wie Herr Jagmetti es dargestellt hat, noch genügend Bedarf respektive genügend Interesse vorhanden wäre. Wir werden mit der Behandlung und der Umsetzung der Alpen-Initiative die ganze Verkehrspolitik noch einmal überprüfen müssen. Wir werden auch die Situation am Gotthard überprüfen. Aber wir gehen davon aus, dass die Annahme, von der das Postulat ausgeht, doch ein Einzelanliegen betrifft, das wenig Chancen auf Erfolg hat im Vergleich mit den übergeordneten Interessen, die wir mit dem Gotthard-Basistunnel nach Annahme der Alpen-Initiative beurteilen und verwirklichen müssen. In Anbetracht dieser Ausgangslage – der Gotthardbasistunnel wird die Fahrzeit für den Personenverkehr deutlich verkürzen, der Gotthard wird stark durch Güterzüge belastet sein – wird es nicht mehr möglich sein, einen auch wirtschaftlich gesehen erfolgversprechenden Verlad nur über die kurze Strecke Raum Altdorf–Raum obere Leventina anzubieten.

Deshalb muss ich Sie, Herr Präsident, schweren Herzens bitten zur Kenntnis zu nehmen, dass der Bundesrat dieses Postulat zur Ablehnung empfiehlt.

**Jagmetti** Riccardo (R, ZH): Ich muss gestehen, dass ich nicht recht verstehe, warum Herr Bundesrat Ogi die Autos in Ambri oder in Faido ausladen will. Ich habe gesagt, der Eisenbahn-Basistunnel sei als Transportweg zu gebrauchen, und der endet nicht dort. Da ist mir die Äusserung des Bundesrates nicht ganz klar.

Hingegen hat Herr Bundesrat Ogi in einem Punkt völlig recht: Die Alpen-Initiative ist angenommen worden, und diese verbietet jeden Ausbau der Strasse. Da stellt sich doch die Frage: Was machen wir? Einfach nichts? Oder bieten wir dort, wo Transportkapazität da ist, diese Transportkapazität an? Das ist doch die Frage. Und dass in der Tunneldurchfahrt mehr Trans-

portkapazität liegt als in den Zufahrtsstrecken, ist mir von Ihrem unmittelbaren Umfeld bestätigt worden.

Sie kennen die Geschichte von jenem Gelehrten in der Antike, der seine Kreise in den Sand gezeichnet hatte. Als er überfallen wurde, war sein einziges Anliegen: «Noli turbare circulos meos.» Ich frage mich manchmal schon, ob es einfach Aufgabe des Parlamentes ist, die Kreise der Verwaltung nicht zu stören, oder ob man auch einmal einen Gedanken einbringen kann, der Beachtung verdienen würde.

Ich bitte Sie um Zustimmung.

#### Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates  
Dagegen

16 Stimmen  
3 Stimmen

94.3051

### Interpellation Danioth Umsetzung der Alpen-Initiative Mise en oeuvre de l'initiative pour la protection des Alpes

#### Diskussion – Discussion

Siehe Seite 772 hiavor – Voir page 772 ci-devant

**Danioth** Hans (C, UR): Ich habe mich am 16. Juni 1994 von der Antwort befriedigt erklärt, erlaube mir jetzt aber doch in Kenntnis der wesentlichen Konturen des Konzeptes noch einige zusätzliche Überlegungen.

Das Hauptanliegen des neuen Artikels 36sexies der Bundesverfassung, nämlich die Verlagerung des Gütertransits von der Strasse auf die Schiene, stellt uns zweifelsohne vor ungleich höhere Herausforderungen als die Klausel betreffend Strassenausbau im Alpengebiet, denn dabei ist nicht allein unsere Glaubwürdigkeit gefordert, sondern auch ein Höchstmass an Phantasie und Selbstüberwindung.

Die Annahme der Alpen-Initiative mit ihrem guten Kern der Gütertransitverlagerung, aber auch mit ihrer unausgereiften Ausgestaltung entfaltet in der europäischen Verkehrspolitik eine eigentliche Hebelwirkung. Die kurze Übergangsfrist bringt uns nicht nur in Zugzwang bei der Realisierung der Neat, sondern es droht auch die formelle Verletzung des Transitabkommens, und zwar während fast eines Jahres vor dessen Auslaufen. Es ist klar, dass die Behörden bei der Respektierung des Volkswillens die neue Verfassungsbestimmung unter Wahrung des Völkerrechtes zu vollziehen haben, und ich begrüsse die klaren Absichtserklärungen von Herrn Bundesrat Ogi und von Herrn Direktor Friedli, die dahin gehen, dass die Schweiz die eingegangenen Verpflichtungen im Rahmen des internationalen Rechtes einhalten will.

Nun ist in der eher unüblichen, rein deklaratorischen Form des genannten Artikels 36sexies Absatz 2 der Bundesverfassung keine imperative Forderung enthalten. Das Wort «Zwang» steht nirgends, zumal die Initianten vor der Abstimmung ausdrücklich und unwidersprochen erklärt hatten, das Ganze könne auch ohne Zwang über die Bühne gehen. Die Trapezübung zur Umsetzung des Verlagerungsauftrages, die der Bundesrat vor internationalem Publikum vollbringt, ist heikel und riskant. Die gleichzeitig vom Souverän angenommene Verfassungsbestimmung für eine leistungs- und verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe könnte sich gleichsam als Auffangnetz anbieten. Der Bundesrat hat inzwischen sein Konzept vorgelegt und es in Brüssel deponiert. Wie nicht anders zu erwarten war, sind natürlich nicht nur die Vorteile, sondern auch die Schattenseiten zum Vorschein gekommen, und die Diskussion in der Öffentlichkeit ist in vollem Gange. Diese öffentlichen Diskussionen haben bei mir in letzter Zeit oft den

Eindruck erweckt, als ob ein Bergführer eine alpinistisch sehr unterschiedlich ausgebildete Gruppe auf einer heiklen Route zum Gipfel führen muss; dabei hat er Mühe, im Nebel den richtigen Einstieg für diese heikle Route zu finden. Es will mir scheinen, dass der Bundesrat als Bergführer mit seinem Konzept den Kompass richtig eingestellt hat, ich meine den Kompass der Kostenwahrheit. Sein inzwischen auch in die Verhandlung eingeflossenes Konzept zeigt, wie diese Fahrt zwischen Skylla und Charybdis erfolgen soll. Eine hundertprozentige Verlagerung aller transitierenden Lastwagen durch die Schweiz wäre nur mit Zwangsmassnahmen erreichbar. Diese verstossen gegen internationales Recht, aber mit marktwirtschaftlichen Instrumenten lassen sich nur – aber auch immerhin – Annäherungswerte erzielen. Gemäss diesen Annäherungswerten kann man praktisch von einer Verlagerung ausgehen. Diese Lösung würde damit dem Verfassungsauftrag sinnvollerweise gerecht werden. Überdies würde uns das die Tür zu den dringend nötigen bilateralen Verhandlungen mit der EU öffnen.

Ich möchte mit Schiller sagen: «Das Ziel ist hoch, der Preis ist würdig.»

Die marktwirtschaftlichen Instrumente, nämlich Tunnel- beziehungsweise Transitgebühren und andere Massnahmen, stellen tatsächlich den sehr wahrscheinlich einzigen Ausweg aus diesem Dilemma dar. Diese Lösung muss den ganzen alpen-transitierenden Güterverkehr erfassen, den in- und ausländischen, also nicht nur den Verkehr von Grenze zu Grenze. Diese Pille kann und wird innenpolitisch nur geschluckt werden, wenn das betroffene einheimische Gewerbe, das sich mit Recht besorgt zeigt, und wenn die betroffenen Regionen, vor allem Tessin und Wallis, die sich ebenfalls besorgt zeigen, nicht benachteiligt werden. Auch ein Abdrängen des betroffenen Verkehrs auf die Nachbarländer Frankreich und Österreich würde uns ausserpolitisch nicht weiterhelfen.

Die Lösung besteht nur darin, den kombinierten Verkehr noch attraktiver zu gestalten und so zu versuchen, die Kostenwahrheit in einem Gesamtkonzept zu verwirklichen.

Gestern stand im «Bund» ein längerer Bericht über eine Aussprache mit dem Ministerratsvorsitzenden der EU-Verkehrsmminister, Herrn Matthias Wissmann. Seine zentrale Aussage lautete: «Wichtig ist eine gewisse Verlässlichkeit der Aussagen», nämlich der schweizerischen Behörden.

Ich meine, diese Verlässlichkeit ist auch in einer Demokratie notwendig. Sie ist nicht einfach ein Diktum für den Bundesrat, sondern sie ist auch eine Pflicht für das Parlament und – so meine ich – sogar auch für die Bürger; Stichwort: rasche Realisierung der Neat.

Mit diesem Gesamtkonzept ist der Bundesrat auf der richtigen Fährte; es liegt an uns, ihn zu unterstützen. Ich möchte mich auch im Licht der neuen Erkenntnisse und vor allem des Konzeptes, das der Bundesrat erarbeitet hat, von der Antwort zur Interpellation als befriedigt erklären.

**Ogi** Adolf, Bundesrat: Herr Danioth erklärt sich befriedigt von der Antwort, die ich früher gegeben habe. Er hat sich in seinen Ausführungen mit dem Konzept, das wir in der Zwischenzeit erarbeitet und vorgelegt haben, einverstanden erklärt. Ich danke ihm dafür. Es ist wichtig, dass Signale aus dem Parlament kommen, die den Bundesrat auf dem Weg, den er beschreiten will, unterstützen. Sie haben zu Recht gesagt, Herr Danioth, unser Problem sei die Verlässlichkeit gegen aussen. Das heisst, dass es eben nicht mehr genügt, wenn ein einzelner Bundesrat auftritt und sagt: Wir bringen Ihnen dieses und jenes Konzept zur Kenntnis. Es sollte möglichst der ganze Bundesrat auftreten; dem Bundesrat sollten sich auch die Kommissionen, das Parlament und am Schluss das ganze Volk anschliessen. Das ist ja nicht möglich. Deshalb sind die Signale aus der Innenpolitik, die belegen, dass der Weg «Alpenschutz ja – Egoismus nein» auch im Parlament Unterstützung findet, sehr wichtig. Dafür bin ich Ihnen sehr dankbar.

An der letzten Verkehrsministertagung hat man uns weitere Fragen gestellt, es sind immer die gleichen. Sie betreffen einmal den Preis der Durchfahrt. Hier haben wir noch nicht die nötigen Unterlagen, um sagen zu können, wieviel eine Lastwagendurchfahrt kosten wird. Wir werden das selbstverständlich

## **Postulat Jagmetti Autoverlad durch den Gotthard-Basistunnel**

## **Postulat Jagmetti Chargement des automobiles à travers le tunnel de base du Gothard**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3495
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1018-1020
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 760

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.