

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 hiervoor – 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

auch mit den Nachbarländern absprechen, also mit Frankreich, was den Mont Cenis und den Mont Blanc betrifft, und mit Österreich, was den Brenner betrifft.

Ein weiteres Argument, das neu von unseren Nachbarstaaten gekommen ist, betrifft den Umwegverkehr oder den Verkehr, der sich wegen unserer 28-Tonnen-Limite – und jetzt auch wegen der Realisierung der Alpen-Initiative – dann auf die Routen in Frankreich und Österreich verlagern könnte. Das wollen diese Länder natürlich nicht. Deshalb ist unser Motto: kein Egoismus!

Schliesslich ist die zentrale Frage geblieben: Wie setzen wir die Alpen-Initiative um, ohne zu diskriminieren? Die Nichtdiskriminierung muss also verlässlich dargelegt werden. Und da spielt die Art und Weise, wie wir die Kantone Tessin und Wallis, aber auch die Bündner Südtäler in bezug auf Ausnahmen behandeln, eine gewisse Rolle.

Wir werden uns diesen Fragen stellen. Wir werden sie im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten beantworten. Ob die EU mit den Antworten einverstanden ist, kann ich Ihnen zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen. Ich weiss nicht, ob man auf Zeitgewinn macht, ob man wartet, bis die skandinavischen Länder über den EU-Beitritt abgestimmt haben, ob gewisse Probleme, die im Moment mit Frankreich bestehen, dazu führen, dass man einfach nicht verhandeln will. Das alles kann ich zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen.

Auf alle Fälle: Wir sind guten Mutes, guter Dinge. Wir glauben, dass wir, wie Sie das bezüglich der Umsetzung der Alpen-Initiative gesagt haben, Herr Daniöth, endlich auch einmal gleich lange Spiesse bei der Kostenwahrheit im Verkehr erreichen können. Ich bin da sehr zuversichtlich. Aber wir müssen auf der anderen Seite eben immer wieder auf die Innenpolitik Rücksicht nehmen. Wenn es in der Innenpolitik Opposition gibt, traut man uns eben nicht zu, dass wir das umsetzen können, und das ist im Moment unsere Schwierigkeit. Wir befinden uns auf einer Gratwanderung: Wenn wir gegen aussen zu viele Konzessionen machen würden – ich betone: würden –, würden wir innenpolitisch Schwierigkeiten haben. Wenn wir eine Lösung suchen, die innenpolitisch Schwierigkeiten bietet oder schon referendumsträchtig ist, werden wir aussenpolitisch Schwierigkeiten haben, unsere Idee durchzusetzen. Man wird uns immer wieder sagen, das Volk oder das Parlament werden wieder anders entscheiden.

In dieser Hinsicht bin ich Ihnen für Ihr Votum sehr dankbar, denn es zeigt, dass der Bundesrat bei der Umsetzung der Alpen-Initiative mit Verständnis, ja sogar mit Unterstützung rechnen kann. Ich hoffe, dass diese Signale in Brüssel zur Kenntnis genommen werden. Für Ende November ist das sehr wichtig.

94.3142

Motion Büttiker

Ergänzung des nationalen Hauptstrassennetzes

Réseau des routes principales.

Achèvement

Wortlaut der Motion vom 17. März 1994

Im Nachgang zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 (Vorlagen betreffend die Strassenverkehrsabgaben mit der dort stipulierten Zweckbindung der Mittel für den Strassenbau) ersuchen wir den Bundesrat, ohne Verzug folgende kantonalen, jedoch im Zusammenhang mit der nationalen Verkehrsplanung stehenden Bauprojekte in Gang zu setzen:

- Kanton Basel-Landschaft, Umfahrung von Sissach (Entlastung von Sissach);
- Kanton Zug, Umfahrung der Städte Zug und Baar (Entlastung von Wohngebieten in Zug und Baar);

c. Kanton Solothurn, Entlastung West (Entlastung der Kantonshauptstadt vom Transitverkehr);

d. Kanton Freiburg, Entlastung der Altstadt von Freiburg (Poyabrücke als zentrales Element);

e. Kanton Tessin, Nordumfahrung von Lugano (Entlastung der Stadt Lugano).

Es sind sämtliche von Bundesseite erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, die zur raschestmöglichen Auslösung des Baus dieser Strassenstücke führen. Dazu gehören insbesondere die Aufklassierung der entsprechenden Teilstücke ins schweizerische Hauptstrassennetz sowie die umgehende verbindliche Zusprechung der Bundesbeiträge.

Texte de la motion du 17 mars 1994

Après le scrutin fédéral du 20 février 1994 (objets concernant les redevances pour l'utilisation des routes, liant l'affectation des recettes à la construction des routes), nous demandons au Conseil fédéral de mettre en oeuvre sans tarder les projets cantonaux suivants qui sont en relation avec la planification nationale du trafic:

a. canton de Bâle-Campagne, contournement de Sissach (délestage de Sissach);

b. canton de Zoug, contournement des villes de Zoug et Baar (délestage de quartiers d'habitation à Zoug et à Baar);

c. canton de Soleure, délestage ouest (délester la capitale du canton du trafic de transit);

d. canton de Fribourg, délestage de la vieille ville de Fribourg (le pont de la Poya, élément central);

e. canton du Tessin, contournement nord de Lugano (délestage de la ville de Lugano).

La Confédération prendra toutes les mesures nécessaires afin que les travaux de construction de ces tronçons routiers puissent commencer le plus tôt possible. A cet effet, il conviendra notamment de classer ces tronçons dans le réseau des routes principales suisses et de garantir l'octroi immédiat et contraignant des subventions fédérales nécessaires.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Iten Andreas, Kündig, Morinoli, Piller, Rhinow, Simmen (6)

Büttiker Rolf (R, SO): Scheinbar gegen den Wind, das heisst gegen den allgemeinen Spartrend, habe ich zusammen mit Standesvertretern aus vier anderen Kantonen die heute zu begründende Motion lanciert. Wir wollen den Bundesrat verpflichten, endlich in verbindlicher Art Beiträge an fünf bedeutende Strassenbauprojekte zu leisten. Wir sind aus mehreren Gründen der Überzeugung, dass wir mit unserem Vorstoss richtig liegen, denn den konsequenten Sparauftrag, dem die Regierung und das Parlament üblicherweise nachleben, tangiert unser Begehren nicht.

Zum einen sind die von uns geforderten Mittel nämlich bereits im Strassenbaufonds vorhanden. Zum anderen handelt es sich gewissermassen um «Entwicklungsbeiträge», die im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau stehen und für die Bundesbeschlüsse, kantonale Beschlüsse und teilweise sogar positive Abstimmungsergebnisse vorliegen. Wenn die Strassenteilstücke, für deren Finanzierung wir heute verbindliche Beiträge fordern, gebaut werden, resultiert auch etwas daraus, denn alle betroffenen Vorhaben besitzen Investitionscharakter; Sparen kann ja keinesfalls Selbstaufgabe heissen. Deshalb bestehen wir darauf, dass auch in finanzpolitisch schwierigen Zeiten das Notwendige und zudem Beschlossene umgesetzt wird.

Soviel vorweg für den Fall, dass unser Ansinnen bei der Regierung aus finanzpolitischen Gründen nicht auf Gegenliebe stossen sollte.

Ich glaube jedoch, dass der Bundesrat und unsere Kammer die folgenden Erwägungen nachvollziehen können. Wer weiss, vielleicht renne ich offene Türen ein, und der Herr Verkehrsminister wird uns sogleich die entsprechenden Beiträge mit nach Hause geben.

In der Zwischenzeit ist mit dem Bau der N 5 beziehungsweise des Teilstücks Solothurn–Biel begonnen worden. Ich vertrete die Auffassung – hier rede ich jetzt nicht mehr ausschliesslich für meinen Kanton, sondern auch für die Kantone Basel-Land-

Interpellation Danioth Umsetzung der Alpen-Initiative

Interpellation Danioth Mise en oeuvre de l'initiative pour la protection des Alpes

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	94.3051
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1020-1021
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 761

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.