

## CH\_VB 92.3147 vom 19. März 1993

Bundesverwaltung, 1993-03-19, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_92.3147](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3147)

FR: CH\_VB 92.3147 du 19 mars 1993

IT: CH\_VB 92.3147 del 19 marzo 1993

### Erwägungen

#### E. 19

März 1993 N 627 Interpellation Thür 4. Gegenüber einem Radiojournalisten hat EG-Kommissar Van Miert darauf hingewiesen, dass eine Neat-Ablehnung schlimm für Europa, aber noch schlimmer für die Schweiz wäre. Ist diese Äusserung aus der Sicht des Bundesrates als Drohung zu verstehen? Ist dem Bundesrat bekannt, was Herr Van Miert darunter versteht? Hat der Bundesrat abgeklärt, ob die EG bereit wäre, bei einem ablehnenden Neat-Entscheid den Transitvertrag neu zu verhandeln? Gibt es Anhaltspunkte oder sogar Gewissheiten, dass die EG mit einem redimensionierten Projekt einverstanden wäre, welches sich auf eine Transitachse beschränken würde und welches die unter Ziffer 3 aufgeführten Bedingungen erfüllt? Hat der Bundesrat diesbezügliche Sondierungen vorgenommen? Wenn nein, warum nicht? 5. Ist mit der EG im Rahmen des Transitvertrages über eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft an den horrenden Kosten einer Alpentransitlinie verhandelt worden? Weshalb ist eine solche Beteiligung nicht vorgesehen, nachdem im Transitvertrag nicht konkret festgelegt worden ist, wie und in welchem Zeitraum die Kostendeckung für alle Verkehrsträger realisiert werden soll, und umgekehrt der Bundeshaushalt massiv in die roten Zahlen geraten ist? Texte de l'interpellation du 20 mars 1992 Le conseiller fédéral Adolf Ogi a récemment affirmé que le rejet de la NLFA obligerait inévitablement à percer un deuxième tunnel routier sous le Saint-Gothard. Certaines questions de principe se posent au sujet de cette menace: 1. Quelle serait la situation juridique déterminante pour la construction d'un second tunnel routier du Saint-Gothard? Ce tunnel devrait-il être considéré comme un nouvel ouvrage dont la construction requerrait par conséquent une décision du Parlement sujette au référendum facultatif ou au contraire sa réalisation relève-t-elle de la compétence exclusive du Conseil fédéral, parce qu'il s'agirait de l'aménagement d'un tronçon de route déjà construit? 2. Dans ce dernier cas, la menace agitée par le conseiller fédéral Ogi signifie-t-elle qu'en cas de rejet de l'actuel projet de NLFA, le gouvernement déciderait la construction d'un second tunnel routier? Des plans y relatifs existent-ils déjà? Aurait-on fait des promesses à la CE à ce sujet? Le Conseil fédéral serait-il disposé, si l'affaire relève de sa compétence, à soumettre le projet au Parlement afin de permettre que le peuple se prononce? 3. Le Conseil fédéral est-il prêt, si le projet de NLFA devait être rejeté, à soumettre un nouveau projet mieux adapté à nos conditions et financièrement supportable, qui tienne mieux compte des impératifs de la protection de l'environnement et des nécessités du trafic local des cantons concernés, qui oblige à transférer sur le rail le trafic de transit et qui garantisse enfin que les frais causés par le transit des marchandises soient intégralement couverts par ce trafic (internalisation des frais externes)? 4. Le commissaire de la CE Van Miert a fait remarquer à un journaliste de la radio que le rejet de la NLFA serait fâcheux pour l'Europe, mais encore plus pour la Suisse. Le Conseil fédéral estime-t-il que cette déclaration doit être considérée comme une menace? Sait-il ce que M. Van Miert a voulu dire? A-t-il cherché à

savoir si la CE serait prête à renégocier le Traité sur le transit si le projet de NLFA était rejeté? Y a-t-il des raisons de supposer ou peut-on même être certain que la CE accepterait un projet redimensionné ne comprenant qu'un unique axe de transit et remplissant les conditions énumérées sous chiffre 3? Le Conseil fédéral a-t-il procédé à des sondages pour s'en assurer? S'il ne l'a pas fait, comment justifie-t-il cette commission? 5. A-t-on négocié avec la CE, dans le cadre du Traité sur le transit, sur la participation financière de celle-ci à la couverture des énormes frais qu'une ligne de transit à travers les Alpes entraînerait? Pourquoi une telle participation n'est-elle pas prévue, alors que le traité précité ne précise aucunement comment et dans quel laps de temps la couverture des frais encourus pour tous les modes de transport sera assurée et que la Confédération est gravement endettée?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Bühlmann, Diener, Gonseth, Hafner Rudolf, Hollenstein, Meier Hans (6) Schriftliche Begründung - Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. November 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 novembre 1992

Am 27. September 1992 wurde die Neat vom Volk angenommen. Die Interpellation hat deshalb nicht mehr den gleichen Stellenwert. Die Fragen des Interpellanten beantworten wir wie folgt: Der Bau der Neat führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Bahn. Der grösste Teil des Gütertransitverkehrs kann dann sowohl auf umweltfreundliche als auch auf attraktive Weise auf der Schiene abgewickelt werden. Ohne Neat reichte die Kapazität der Bahn nicht aus. Eine starke Belastung und teilweise eine Überlastung der N 2 wären die Folge. Es ist naheliegend, dass in dieser Situation der Druck zum Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard zunehmen würde. Die Feststellung hat Herr Bundesrat Ogi mehrmals gemacht. Mit Drohung hat das nichts zu tun. Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung: 1. Grundsätzlich liegt der Entscheid über einen Spurausbau beim EVED. Im Bundesratsbeschluss vom 9. Juni 1987 hat sich der Bundesrat dahin gehend geäußert, dass er über den Ausbau der technisch vorgesehenen zweiten Röhre am Gotthard selber entscheiden wird. Der Spurausbau ist nicht Bestandteil des Netzbeschlusses und muss somit dem Parlament nicht unterbreitet werden. 2. Die Schweiz verfügt seit dem 4. Oktober 1991 über ein vom Parlament beschlossenes Alpentransit-Konzept, zu dem sich auch die EG positiv stellt. Der Bundesrat hatte deshalb keinen Anlass, irgendwelche anderen Studien oder Versprechungen zu machen. Es liegen keine Pläne zum Bau einer zweiten Gotthard-Strassentunnelröhre vor, und es sind bis heute keine solchen Aufträge erteilt worden. 3. Das vom Volk gutgeheissene Konzept trägt sämtlichen Anliegen des Interpellanten Rechnung mit Ausnahme der Forderung nach einem gesetzlichen Verbot des Gütertransitverkehrs auf der Strasse. Durch das vorgesehene attraktive Angebot im kombinierten Verkehr dürfte jedoch mit marktkonformen Mitteln eine ähnliche Wirkung erzielt werden. 4. Das vom Volk gutgeheissene Konzept ist das Resultat eines langen Optimierungsprozesses. Die Konzentration auf nur eine Transitachse hätte für viele Regionen der Schweiz zu einem wesentlich kleineren Nutzen geführt. 5. Die Kosten der Neat sind vertretbar. Bei der Verkehrswegefinanzierung gilt grundsätzlich das Territorialprinzip. Die EG gewährt in gewissen Fällen Darlehen an EG-Mitgliedstaaten. Die entsprechenden Zinsen liegen über dem in der Schweiz üblichen Niveau. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt und verlangt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen Verschoben - Renvoyé offensichtliche Mehrheit Minderheit

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Thür Neat-Ablehnung und zweiter Autotunnel am Gotthard Interpellation Thür Rejet de la NLFA et deuxième tunnel routier du Gothard In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 92.3147 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 19.03.1993 - 08:00 Date Data Seite 626-627 Page Pagina Ref. No

**E. 20**

022 493 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.