

CH_VB 93.3203 vom 14. Juni 1993

Bundesverwaltung, 1993-06-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3203

FR: CH_VB 93.3203 du 14 juin 1993

IT: CH_VB 93.3203 del 14 giugno 1993

Erwägungen

E. 14

juin 1993 #ST# 93.3203 Interpellation Frick Neat-Linienführung im Kanton Schwyz Tracé de la NLFA dans le canton de Schwyz Wortlaut der Interpellation vom 27. April 1993 Die Art und Weise, wie die Neat im Kanton Schwyz realisiert werden soll, hat Behörden und Bevölkerung verunsichert und enttäuscht Die vorgesehene Linienführung im Räume Schwyz/Brunnen und Arth-Goldau, sowie der Anschluss des Bahnknotens Arth-Goldau an die Neat widersprechen den rechtlichen und politischen Zusagen, welche dem Kanton Schwyz und seiner Bevölkerung gemacht wurden. Mit der Botschaft zur Neat-Vorlage wurde zugesichert (S. 37): «Die Neubaustrecke zweigt im Raum Arth-Goldau von der bestehenden Gotthardlinie ab. Gemäss führt sie durch den rund 7 km langen Urmibergtunnel auf den Talboden der Muota Diesen unterquert sie östlich von Ingenbohl parallel zur Nationalstrasse N 4 in einem im Tagbau zu erstellenden Tunnel. Darauf folgt der gut 12 km lange Axentunnel. Damit können die Siedlungsräume von Steinen, Schwyz und Brunnen umfahren werden.» Gestützt auf diese klare Zusicherung haben sich die massgebenden politischen Kreise des Kantons Schwyz für die Neat eingesetzt, und in der Volksabstimmung haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sie angenommen. Um so grösser ist die Enttäuschung, dass für die Realisierung eine Linienführung gewählt werden soll, welche sowohl für die Ökologie die schlechtere Lösung darstellt als auch verkehrsmässig Nachteile bringt Ich frage den Bundesrat deshalb an: 1. Ist er bereit, die Zusicherungen einzulösen, welche er mit der Neat-Vorlage dem Kanton Schwyz und seiner Bevölkerung gemacht hat? 2. Sorgt er dafür, dass entsprechend seiner Botschaft die Siedlungsräume im Kanton Schwyz umfahren werden? 3. Wird im besonderen der Talboden der Muota in einem Tunnel unterquert? 4. Werden nun die Abzweigung von der bisherigen Gotthardlinie und damit der Anschluss an die Neat-Linie wie in der Botschaft in Arth-Goldau hergestellt? Arth-Goldau ist der einzige Ort, wo in der Innerschweiz von den bestehenden Eisenbahnlinien auf die Neat umgestiegen werden kann. 5. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass eine offene Linienführung durch den Siedlungsraum Arth-Goldau ökologisch nicht zumutbar ist? Ist er bereit, die von den kantonalen Behörden verlangte unterirdische Führung des Güterverkehrs zu verwirklichen und für den Personenverkehr einen oberirdischen Anschluss in Arth-Goldau herzustellen? 6. Welche positiven Auswirkungen auf das Arbeitsplatzangebot sind im Kanton Schwyz durch den Betrieb der Neat zu erwarten? Texte de l'interpellation du 27 avril 1993 La façon dont on prévoit de construire la NLFA sur le territoire schwyzois inquiète et déçoit les autorités et la population. Le tracé prévu dans la région de Schwyz/Brunnen et Arth-Goldau, ainsi que le raccordement au noeud ferroviaire de cette dernière localité à la NLFA sont contraires aux garanties juridiques données au canton de Schwyz et aux promesses qui lui ont été faites sur le plan politique. Dans le message concernant le projet de NLFA, on avait donné l'assurance suivante: «Le nouvel itinéraire quittera la ligne actuelle du Saint-Gothard dans

la région d'Arth-Goldau Il traversera le tunnel de l'Ur- miberg, long de quelque 7 km, et débouchera au bas de la val- lée de la Muota, qu'il franchira à l'Est d'Ingenbohl, parallèle- ment à la route nationale N 4, dans un tunnel qu'il faudra cons- truire à ciel ouvert De là suivront les 12 km dutunnel del'Axen. On évitera ainsi les zones urbanisées de Steinen, de Schwyz et de Brunnen.» (Message, FF 1990 II 1050, ch. 211.11.) Se fondant sur cette assurance non équivoque, les milieux po- litiques déterminants du canton s'étaient engagés en faveur du projet; lors de la votation, la population l'avait accepté. La déception causée par le choix d'un tracé défavorable du point de vue de l'écologie et qui comporte de sérieux inconvénients pour le trafic, est d'autant plus profonde. Je pose donc les questions suivantes au Conseil fédéral: 1. Est-il disposé à tenir les engagements qu'il a pris dans le message sur le projet de NLFA envers le canton de Schwyz et sa population? 2. Veille-t-il à ce que les agglomérations du canton soient contournées comme le prévoyait le message? 3. Tout particulièrement, percera-t-on un tunnel sous la vallée de la Muota? 4. La bifurcation de la ligne actuelle du Saint-Gothard et par conséquent le raccordement à celle de la NLFA se feront-ils à Arth-Goldau comme prévu dans le message? Arth-Goldau est le seul endroit de Suisse centrale où il sera possible de passer des lignes ferroviaires existantes à celle de la NLFA 5. Le Conseil fédéral est-il également d'avis qu'il n'est pas ad- missible, du point de vue écologique, de construire une ligne qui traverse la zone habitée d'Arth-Goldau à ciel ouvert? Est-il prêt à construire une ligne souterraine pour le transport des marchandises, comme le demandent les autorités cantona- les, et à prévoir un raccordement à ciel ouvert pour le trafic des voyageurs à Arth-Goldau? 6. Quels emplois l'exploitation de la NLFA créera-t-elle dans le canton de Schwyz? Mitunterzeichner-Cosignataires: Bisig (1) Frick: Ich reichte meine Interpellation am 27. April 1993 ein, als aus der Planung für die Neat-Linienführung im Kanton Schwyz sichtbar wurde, dass deren Realisierung grössere po- litische und auch finanzielle Probleme mit sich bringt als bei der Volksabstimmung vor 9 Monaten angenommen. In den letzten Wochen hat sich diese Problematik ausgeweitet und ist gesamtschweizerisch zum politischen Thema gewor- den, was für Herrn Kollega Bloetzer Anlass war, seine Interpel- lation dringlich einzureichen. Zwei Probleme sind es, welche die Ursachen für eine gewisse politische Unruhe in der Schweiz sind, und es sind für die Interpellation Bloetzer und für meine Interpellation praktisch die gleichen. Zum ersten befürchten wir, dass der Kostenrahmen von knapp

E. 15

milliards de francs, et sans doute davantage encore, dans ces ouvrages d'envergure européenne. Toutefois, il faut bien admettre que les temps peuvent changer, pour les finances fé- dérales aussi, et prendre en compte le fait que cet argument économique, s'il peut à nos yeux expliquer certaines interven- tions, n'est pas à même de justifier les déclarations faites et le débat ouvert quelques mois seulement après une consulta- tion populaire dont le résultat est clair et net, et ne peut laisser planer aucun doute. Je voudrais donc dire aujourd'hui deux choses puisque le débat public trouve un écho dans notre conseil. L'une, tout d'abord, pour apporter un soutien total à l'appréciation de M. Ogi, président de la Confédération, selon laquelle l'arrêté sur le transit alpin fait partie intégrante de l'Ac- cord sur le transit. Je me demande quelle crédibilité notre pays pourrait bien encore avoir auprès de nos partenaires euro- péens si le gouvernement suisse, au mépris de ses engage- ments concernant le transit, cautionné d'ailleurs par les Cham- bres, et sans considération pour la volonté populaire, remet en question des décisions prises démocratiquement et avec une majorité des deux tiers des votants. Deuxième et dernière observation: les deux transversales fer- roviaires alpines ne forment pas seulement un tout

sur le plan technique, mais aussi en ce qui concerne le financement. Comment est-il possible, sérieusement, d'envisager que l'on puisse dissocier les deux projets et continuer à penser que les travaux exécutés partiellement puissent être financés par une part des droits sur les carburants? N'oublions pas, en effet, que le peuple suisse a voté sur ces projets quant au principe tout d'abord, mais aussi quant à leur financement par les droits sur les carburants ensuite. Si donc, le projet est remis en question, c'est aussi le financement qui sera contesté, car il est évident qu'un équilibre, peut-être coûteux, a été établi et une modification sensible des projets constituerait un détournement des droits sur les carburants qu'une partie des usagers de la route en Suisse ne sera pas prête à avaler sans réagir. Nous invitons donc le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie à mettre tout en oeuvre pour ne pas décevoir les citoyens qui ont apporté un appui massif à ce projet - les transversales ferroviaires alpines - et pour ne pas priver notre pays d'un grand dessein à un moment où la conjoncture s'accommoderait fort bien d'une impulsion positive et dynamique.

Danioth: Der Kanton Uri wollte sich eigentlich nicht mehr melden. Nachdem aber das Konzert der Kantone praktisch vollständig ist, würde es nicht verstanden werden, wenn nicht ein Wort gesagt würde. Ich werde übermorgen im Zusammenhang mit der Alpen-Initiative und der Standesinitiative Uri vielleicht ein kleines Gefecht mit Herrn Bundespräsident Ogi austragen. Ich möchte aber auch hier klar betonen, dass wir Urner nicht dafür sind, dass die beiden Achsen gegeneinander ausgespielt werden. Wir betrachten den Neat-Beschluss ebenfalls als integralen Volksbeschluss, der zu vollziehen ist, und zwar vom gesamten Bundesrat. Es ist falsch, wenn man nun in der Planungsphase beginnt, die einzelnen Achsen gegeneinander auszuspielen. Die Behörden und die Bevölkerung im Kanton Uri sind ebenfalls verunsichert, nicht so sehr wegen des Vorstosses von Herrn Kollege Bloetzer - wir nehmen das gelassen -, sondern wegen einer ähnlichen Situation, wie sie vorY Herrn Kollege Frick geschildert worden ist. Ich glaube, wir dürfen sagen - und wir anerkennen das und halten es dankbar fest -: Die bisherige Planung hat nach dem 27. September letzten Jahres zu einer Kooperation zwischen den Planern der SBB und den Planungsinstanzen der lokalen Behörden geführt, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, als man festgestellt hat, dass nun die Kosten tatsächlich grösser sind. Und zwar sind sie nicht wegen zusätzlicher Wünsche grösser, Herr Bundespräsident, sondern einzig und allein aus der Tatsache heraus, dass nun die Planung konkretisiert wird, dass sich nun diese legitimen Ansprüche auf eine umweltgerechte Verwirklichung der Neat in der Detailplanung auswirken. Man sieht jetzt, dass der geplante Betrag nicht ausreicht. Es ist bereits früher festgehalten worden, dass die Linienführung im Kanton Uri gemäss ursprünglichem Projekt des Bundesrates dem Umweltschutzgesetz nicht entsprechen würde. Was ist jetzt gemacht worden? Man zieht sich jetzt in Anbetracht der Kostensteigerung auf dieses ursprüngliche Projekt zurück. Dass hier eine Missstimmung aufgekommen ist, werden Sie verstehen. Ich möchte jetzt nicht auf die Debatten zum Neat-Beschluss zurückkommen. Damals habe ich einen Antrag gestellt, man möge doch diesen Vorbehalt der wirklich gesetzesbedingten, unvorhersehbaren Kosten aufnehmen. Leider ist er bekämpft worden und ist jetzt draussen. Ich glaube, das Parlament und auch der Bundesrat müssen sich irgendeinmal eingestehen, dass gewisse unvermeidliche Mehrkosten aus dieser Projektierung anfallen werden und dass wir diese Kosten auf den Tisch des Hauses legen müssen, in der festen Ueberzeugung: Wir wollen diese Neat verwirklichen, wir wollen aber eine Neat verwirklichen, die umweltgerecht ist und die nicht auf Kosten des Lebensraumes der Anwohner geht, sondern auf Kosten derer, die sie benutzen. Ich glaube, in diesem Grundsatz und in dieser Erkenntnis werden wir uns - so

hoffe ich - sehr wahr- scheinlich finden. Frick: Im Rahmen der Diskussion möchte ich zwei Gedanken äussern. 1. Herr Bundespräsident, bei den «Nadelstichen», die Sie empfinden, sehen Sie uns als «Stupfer»; dem ist beileibe nicht so. Was uns beschäftigt, sind die sichtbaren Probleme: die zu- sätzlichen Kosten, die mit der Detailplanung der «Bahn 2000»

NLFA. Interpellations 47(5 14 juin 1993 in unseren Kantonen entstehen, wenn die Linienführung um- weltgerecht sein soll. Wer die Variante «Verzicht Lötschberg» ins Spiel gebracht hat und hier «sticht», ist ein Mitglied Ihres Kollegiums, nicht unse- res Kollegiums. Die Aeusserungen Ihres Kollegen, des Finanz- ministers, haben uns erst recht stutzig gemacht Wir wollen eine rasche, integrale Verwirklichung der Neat mit Gotthard und Lötschberg. Was wir aber ebenso wollen, ist eine klare Auskunft über die Kosten und über mögliche Ueber- schreitungen in einem frühzeitigen Stadium. 2. Sie haben uns vorgeworfen, wir würden neue Ansprüche für die Linienführung stellen. Ich muss das zurückweisen. Wirfor- dern nicht mehr und nicht weniger, als in der Botschaft schrift- lich zugesichert wurde; die Linienführung ist dort genau um- schrieben, und diese fordern wir. Gestützt auf diese klare Zusi- cherung haben sich alle massgebenden politischen Kreise in der Innerschweiz für die Neat eingesetzt, und die Stimmbürger haben das Neat-Projekt gestützt auf diese schriftliche Zusiche- rung angenommen. Um so grösser ist die Enttäuschung, dass für die Realisierung nun eine andere Linienführung gewählt werden soll. Heute kommen wir uns - gestatten Sie den Aus- druck - politisch schon ein bisschen verschaukelt vor, nach- dem wir uns für Ihr Projekt - für unser gemeinsames Projekt - gewehrt haben und heute ein anderes realisiert werden soll. Daran ändert auch Sprachkosmetik nichts. Wenn Ihr Bundes- amt jetzt einen 6 bis 10 Meter hohen Viadukt als «halbhoch» statt als «hoch» bezeichnet, ist das reine Sprachkosmetik. Wer einmal aus 10 Metern hinuntergefallen ist, weiss, dass das weit mehr als halbhoch ist. Bundespräsident Ogi: Ich danke Ihnen für die interessante Diskussion. Zu den einzelnen Voten möchte ich in aller Kürze folgendes sagen: Zu Herrn Martin Jacques: Es ist so, dass wir uns an die Be- schlüsse Ihres Rates, an die Beschlüsse der Bundesversamm- lung halten. Diese Beschlüsse wurden vom Volk bestätigt, und das ist für uns die Richtschnur unserer Arbeit Wir haben ganz klar festgehalten, dass es eine Netzvariante ist. Wir haben auch festgehalten, dass wir beide Tunnels in Angriff nehmen. Ich sage hier zum dritten Mal, dass dasjenige Projekt, das zu- erst bereit ist, zuerst gebaut werden kann. Das wird möglicher- weise eine Staffelung ergeben. Da ist bewusst auch etwas Wettbewerb drin, das sage ich Ihnen ganz offen, Herr Frick. Man kann natürlich auch alles in Frage stellen. Ich komme noch zu Ihren Bemerkungen, die ich nicht ohne Antwort lassen kann. Wir halten uns an die Botschaft, und diese Botschaft wurde vom Volk bestätigt, und das macht uns stark. Herr Salvioni, ich muss Ihnen sagen, ein solches Projekt kann nicht gebaut werden, ohne dass es Konflikte gibt Das müssen wir sagen. Ich weiss das, und ich gehe mit Engage- ment und mit der Kraft eines Berglers an diese Arbeit Ich könnte die Hände verwerfen und sagen, das ist alles zu schwer. Das hat aber keinen Sinn. Wir brauchen in der heuti- gen Zeit die Kraft, um all diese vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden. Da wird sich noch einiges an Konflikten zei- gen, und wenn man das weiss, ist man auch besser in der Lage, diese Problematik zu überwinden. An unserem guten Willen soll es nicht fehlen. In bezug auf die sogenannte 63/52- Variante im Tessin (63 Kilometer lang, wovon 52 Kilometer Tunnel) habe ich klar gesagt, Herr Salvioni, dass das nicht die Variante des Kantons Tessin ist, sondern eine Variante, die von einer Ingenieurgemeinschaft (Arbeitsgruppe Galfetti) erarbei- tet wurde. Ich weiss, dass sich der Kanton Tessin, wenigstens der Staatsrat, mit dieser Variante auch nicht ganz einverstan- den erklären kann. Ich warte nun auf die Vorschläge, die im Rahmen

der Behördendelegation diskutiert wurden. Ich sehe die Schwierigkeiten, aber ich sehe auch Licht am Ende dieses Tunnels. Betreffend Südanschluss Lugano oder Luino wissen wir seit Anbeginn, dass es noch Schwierigkeiten geben wird. Ich möchte Ihnen aber ein Wort in Erinnerung rufen, das in der Botschaft immer wieder zu lesen ist, nämlich das Wort «Baukastensystem». Wir bauen diese Neat nicht aufgrund der Bedürfnisse des Jahres 2030, sondern wir bauen die Neat aufgrund der Bedürfnisse der Jahre 2010, 2020. Da können wir nicht jetzt schon alles so gestalten, wie wir das vielleicht für wünschbar halten. Aber wir schreiben in der Botschaft immer wieder, dass das System ergänzt werden kann. Deshalb ist die Baukastenidee in diese Botschaft hineingeflossen und soll auch Anwendung finden. Wir haben berechnet, ob es zwischen Lugano und Chiasso, zwischen Bellinzona und Luino möglich ist. Diese Fragen sind geklärt worden. Sie sind in Prüfung, und es ist denkbar, dass der Ausgang Luino verbessert werden muss, um den Ausgang Lugano-Chiasso zu entlasten. Zum heutigen Zeitpunkt, mit den heutigen Tonnagen, mit den heutigen Verkehrsströmen, wäre die Uebernahme des Verkehrs von Lugano nach Chiasso unter Einschränkung des Regionalverkehrs möglich. Zu den flankierenden Massnahmen möchte ich festhalten, auch an die Adresse von Herrn Danioth, dass sich allerhand getan hat. Sie haben sich sehr schwergetan mit der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe. Sie haben das auf 10 Jahre befristet. Das ist nun so auch beim Nationalrat durchgekommen. Nicht Sie, Herr Danioth, aber der Rat hat sich schwergetan, den Worten sind nicht gleich Taten gefolgt. Darf ich Ihnen die Treibstoffzollerhöhung, die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe in Erinnerung rufen? Jetzt kommt die CO₂- oder die Energielenkungsabgabe. Das, was Sie gefordert haben, ist jetzt auf dem Tisch, und wir werden sehen, ob Sie diese CO₂- oder Lenkungsabgabe akzeptieren werden. Ich habe bei der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette doch den Eindruck bekommen, dass es eine gewisse Obergrenze gibt, die Sie akzeptieren. Herr Salvioni, ich möchte Ihnen noch sagen, dass die Strassenverkehrsrechnung, die demnächst publiziert werden muss, zeigen wird, ob die Unterdeckung, von der Sie alle sprechen, bei der Strasse wirklich so gross ist, wie Sie das annehmen. Offensichtlich ist die Unterdeckung im Vergleich zur Eisenbahn nicht mehr so gross. In bezug auf die Äusserungen von Frau Beerli: Wir sind in unserem Departement der Meinung, dass zum heutigen Zeitpunkt das Geld in die Arbeit investiert werden sollte, dass die Neat im richtigen Zeitpunkt kommt, in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit, und dass die Situation nicht nur in bezug auf Lötschberg-Simplon wichtig ist, sondern auch für die ganze Innerschweiz und den Kanton Tessin. Warum haben wir beide Kantone, das Wallis und das Tessin, berücksichtigen müssen? Es geschah nicht zuletzt aus den staatspolitischen Überlegungen, die Sie in Ihren Ausführungen ganz klar und deutlich vorgetragen haben. In bezug auf die Bemerkungen von Herrn Delalay: Ich verhehle nicht, dass das Vertrauen in uns mit der Inangriffnahme der Neat steigt oder schwindet. Die Deutschen haben bereits Fragen gestellt, und zwar schon, bevor ich vorletzte Woche in Bonn war. Sie haben gefragt: Was ist in der Schweiz los? Wird nicht gebaut? Es sind sofort zusätzliche Bedingungen gestellt worden. Wir können nicht den 40-Tonnen-Korridor ablehnen und glauben, trotzdem keine Neat bauen zu müssen. Wir können nicht das Nachtfahrverbot aufrechterhalten und glauben, wir könnten den Nachtverkehr auf unseren Strassen ablehnen. Wir können nicht das Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten und meinen, wir könnten im Gegenzug gar nichts tun. Da geht es - wie Herr Delalay gesagt hat - um Treu und Glauben. Wir sind darauf eingegangen, und deshalb ist es taktisch in jeder Beziehung falsch, hier Fragezeichen zu setzen. Zu den Finanzen: Herr Delalay hat gesagt, dass ein Viertel über den Treibstoffzoll

finanziert wird. Ich erinnere daran, dass beim Vereinatunnel kein Treibstoffzollgeld eingesetzt wird. Wir haben hier für die Neat 25 Prozent vorgesehen, das macht 4 Milliarden Franken, das ist der Rawil-Ersatz. Tatsache ist, dass der Autoverlad zwischen N 6 und N 9 sichergestellt wird. Wenn Sie den Lötschberg streichen würden, gingen die 4 Milliarden Franken verloren, weil für den Gotthard andere Relationen gelten. Ich möchte das, was Herr Delalay gesagt hat, in aller Form bestätigen. Schliesslich noch zu Herrn Danioth - er hat mir «Rendezvous» bei der Behandlung der Alpen-Initiative gegeben, ich halte mich deshalb kurz -: Man kann versuchen, eine Missstim- mung zu bereinigen, man kann sie jedoch auch fördern. Ich sage nicht, dass Sie sie gefördert haben, vor allem Sie nicht

14. Juni 1993 S 477 Neat. Interpellationen Bei den Mehrkosten und Ansprüchen, die natürlich in einer Art und Weise gekommen sind, müssen Sie uns das Recht geben, sie zu prüfen. Wir können heute nicht umweltfeindlich bauen, wir können nur noch umweltfreundlich bauen. Dafür haben wir ein Buwal mit fast 500 Leuten; sie schauen uns ganz genau auf die Finger, dass wir ja nicht umweltfeindlich bauen. Ich möchte, dass Sie wissen, dass in bezug auf Raumplanung, in bezug auf Umweltverträglichkeit usw. alle Instrumente vorhanden sind, die verhindern, dass wir noch umweltfeindlich bauen können. In diesem Sinne braucht es auch etwas mehr Vertrauen in diesen Bund und in die Leute, die dieses Projekt ausführen dürfen - ich sage ausdrücklich «dürfen», nicht müssen, Herr Frick. Mehrkosten wird es natürlich geben. Lieber diese Mehrkosten soll dann der Bundesrat- und allenfalls Sie, wenn Kredit nötig wird -entscheiden können. Wenn Sie diese Mehrkosten beschliessen, kann man zu ihnen stehen. Bei Beginn der Realisierung sollte man jedoch nicht schon von den Mehrkosten sprechen; l'appétit vierten mangeant. Zu neuem Appetit sollten wir jetzt nicht noch aufrufen. Zu Herrn Frick sollte ich eigentlich nichts mehr sagen. Mit den «Nadelstichen» habe ich nicht Sie gemeint, sondern diejenigen, die uns jetzt systematisch einen Stich nach dem anderen versetzt haben. Ich muss annehmen, dass hier irgend jemand dahintersteckt, der das wie ein Polizist koordiniert; verschiedene Probleme werden auf den Tisch gelegt, es sind keine neuen Probleme, es sind bekannte Probleme. Ich habe diejenigen gemeint, die sich betroffen fühlen; ich formuliere das einmal so. Umweltfeindlich kann man nicht mehr bauen. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie die rasche, integrale Lösung wollen, Herr Frick, das hat mich gefreut. Auskunft ja, aber ich möchte Sie auch bitten: Jede Auskunft zu ihrer Zeit. Ihr Bild mit dem abfahrenden Zug ist nicht fair! Wir können Ihnen doch nicht jetzt schon sagen, wie das Ganze aussieht, nachdem man noch nicht einmal in die Vorprojektierungsphase eingestiegen ist. Auch Sie möchte ich bitten, etwas Vertrauen zu haben. Wir werden dem Problem der Durchquerung des Felderbodens ganz grosse Beachtung schenken, das können Sie mir glauben. Schenken Sie uns auch etwas Vertrauen, und beruhigen Sie diese Leute, weil noch gar nichts entschieden ist. Neue Forderungen wurden gestellt, das stimmt: Auch im Kanton Schwyz wurden neue Forderungen gestellt, das dürfen Sie nicht vom Tisch wischen, und diese neuen Forderungen werden wir auch prüfen. Das Ganze ist noch nicht einmal in der Vorprojektierungsphase der Kantone und der Bahnen. Deshalb ist die Diskussion auch zu früh. Wir werden sicher noch einige Zeit haben und die Entwicklung der ganzen Projektrealisierung miteinander - ich hoffe, mit etwas mehr Freude - begleiten dürfen. Glauben wir an die Zukunft, glauben wir an die Neat! Das wäre wichtig. Schluss der Sitzung um 22.20 Uhr La séance est levée à 22 h 20

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali

digitali Interpellation Frick Neat-Linienführung im Kanton Schwyz Interpellation Frick
Tracé de la NLFA dans le canton de Schwyz 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
Sommeression Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Ständerat Conseil
Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 09 Séance Seduta
Geschäftsnummer 93.3203 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 14.06.1993 - 18:15
Date Data Seite 472-477 Page Pagina Ref. No

E. 20

023 067 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.