

CH_VB 93.3495 vom 4. Oktober 1994

Bundesverwaltung, 1994-10-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3495

FR: CH_VB 93.3495 du 4 octobre 1994

IT: CH_VB 93.3495 del 4 ottobre 1994

Erwägungen

E. 4

octobre 1994 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 16 Stimmen Dagegen 3 Stimmen #ST# 94.3051 Interpellation Danioth Umsetzung der Alpen-Initiative Mise en oeuvre de l'initiative pour la protection des Alpes Diskussion - Discussion Siehe Seite 772 hiervor-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 allertransitierenden 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 Tunnelbeziehungswise 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 aussenpolitisch 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-Verkehrsminister, 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 ein- mal den Preis der Durchfahrt Hier haben wir noch nicht die nötigen Unterlagen, um sagen zu können, wieviel eine Lastwa- gendurchfahrt kosten wird. Wir werden das selbstverständlich

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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.

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