

voulu aux opérations de contrôle et de dédouanement du trafic des poids lourds qui arrivent à ce poste frontière en provenance du nord.

Une telle carence se traduit par de longues files de camions bloqués tous les jours sur la voie de détresse de l'autoroute N 2 voisine de la frontière. Chaque soir, 60 à 70 véhicules restent sur place. Il en résulte des dérangements permanents pour les habitants, les chauffeurs (contraints à des attentes exténuantes), les entreprises concernées (qui doivent supporter les frais de cette immobilisation) et le trafic des automobiles (entravé par la présence des camions).

En conséquence, je demande au Conseil fédéral de dire:

- ce qu'il a l'intention de faire sur le plan de nos relations avec l'Italie pour débloquer cette situation désagréable qui s'éternise au poste de Brogeda;
- s'il n'a pas l'intention d'étendre à la douane suisse l'horaire de dédouanement en vue de réduire le nombre des véhicules arrêtés la nuit sur l'autoroute, l'interdiction de circuler la nuit subsistant.

**Bundespräsident Stich:** Der Bundesrat erachtet Massnahmen zur Beschleunigung des Verkehrsflusses beim Grenzübergang Chiasso-Brogeda als notwendig. Eine Verbesserung der Situation würde insbesondere durch eine Zusammenlegung der schweizerischen und italienischen Zollabfertigung erzielt. In diesem Sinne hat sich der Bundesrat auch bereit erklärt, das Postulat Cavadini vom 10. März 1988 entgegenzunehmen. Die Oberzolldirektion hat sich gegenüber den italienischen Zollbehörden wiederholt für eine eventuell auch nur teilweise Zusammenlegung der schweizerischen und italienischen Zollabfertigung eingesetzt. Leider hat Italien einer Zusammenlegung noch nicht zustimmen können. Die Verwaltung wird ihre Bemühungen weiterführen. Sie prüft, ob die Angelegenheit anlässlich der Verkehrsgespräche mit der EG behandelt werden soll.

Bei der Beurteilung der Situation in Chiasso-Brogeda ist auch zu berücksichtigen, dass die Aufnahmekapazität der italienischen Zollanlagen im Nord-Süd-Verkehr zurzeit wegen Ausbauarbeiten beschränkt ist. Nach Abschluss der baulichen Massnahmen dürfte auch auf italienischer Seite die Infrastruktur für eine bessere Bewältigung des Verkehrsaufkommens bereitstehen.

Die Zollverwaltung hat den italienischen Zollbehörden auch vorgeschlagen, unabhängig von einer allfälligen Zusammenlegung der Zollabfertigung, durch die Schaffung zusätzlicher Fahrspuren zwischen dem schweizerischen und dem italienischen Zollareal eine Beschleunigung der Abfertigung zu erwirken. Der Vorschlag ist bei den regionalen italienischen Zollbehörden auf Zustimmung gestossen. Das Einverständnis der Generalzolldirektion in Rom steht indessen noch aus. Die Oberzolldirektion wird des weiteren prüfen, ob durch eine Verlängerung der Abfertigungszeiten für den Nord-Süd-Verkehr eine Abfertigung am gleichen Tag aller vor Beginn des Nachtfahrverbotes eintreffenden Fahrzeuge sichergestellt werden kann. Bei dieser Sachlage erachtet es der Bundesrat als verfrüht, über die Notwendigkeit einer Intervention bei der italienischen Regierung zu entscheiden.

#### Frage 43:

**Loeb. Winterdienst auf der Simmentalstrasse. Allfällige Haftung**

**Entretien en hiver de la route du Simmental. Responsabilité en cas de dommage**

Der Winterdienst auf der interkantonalen Hauptverkehrsachse Simmental (Verbindung zum Pays d'Enhaut und nach Aigle) wurde durch den Kanton Bern drastisch eingeschränkt. Die Strassenverhältnisse sind bei Kälte und Schneefall insbesondere nachts für die betroffene Bevölkerung und für eines der schweizerischen Haupttourismusgebiete unzumutbar. Bundeshilfe für die Berggebiete wird damit teilweise zunichte gemacht. Zudem besteht eine Risikoerhöhung für die Umwelt (Tankwagenunfall).

Ich frage den Bundesrat an, wie die Werhaftung (Art. 58 OR) beim Eintreten eines Schadeneignisses zum Tragen käme und welche Pflichten einem Kanton auf interkantonalen Hauptverkehrsachsen erwachsen.

**Bundesrat Ogi:** Ob es sinnvoll ist, Hauptstrassen in den Bergen nicht mehr zu salzen und nicht mehr vollständig vom Schnee zu räumen, kann hier leider nicht beantwortet werden, denn diese Frage beschäftigt in erster Linie die Kantone und nicht den Bundesrat. Bei den Kantonen, Herr Nationalrat Loeb, liegt nämlich die Strassenhoheit. Dazu gehört auch der Strassenunterhalt und damit der Winterdienst. Der Bund könnte nur dann einschreiten, wenn elementare Pflichten vernachlässigt wären. Das gilt auch für die Simmentalstrasse. Für diese Alpenstrasse A 11 ist der Kanton zuständig; die Hoheit liegt bei ihm.

Was die Frage der Haftung betrifft, ist das Gericht zuständig, also auch hier nicht der Bundesrat! Das Gericht muss beurteilen, ob eine Strasse gemäss Artikel 58 des Obligationenrechtes mangelhaft unterhalten worden ist. Die Unterhaltpflicht des Strasseneigentümers hat damit gewisse Grenzen. Verlangt werden kann punkto Unterhalt nur, was technisch, zeitlich und finanziell zumutbar ist.

#### Frage 44:

**Büttiker. Unmut über Neubaustrecken «Bahn 2000» im Kanton Solothurn**

**RAIL 2000. Tronçons soleurois controversés**

Mit grosser Besorgnis und Enttäuschung hat der Kanton Solothurn zur Kenntnis nehmen müssen, dass die SBB die wohl begründeten Kommissionsforderungen der Solothurner hinsichtlich einer landschaftsschonenden Linienführung im Wasseramt in wesentlichen Punkten nicht erfüllt haben. Es ist vielen Leuten unverständlich, dass in der heutigen Zeit für die Realisierung einer derart langfristigen Verkehrsinvestition wie die «Bahn 2000» nicht mehr auf intakte Landschaften und Umweltbelastungen Rücksicht genommen wird.

Ist der Bundesrat bereit, die SBB zu verhelfen, neben der oberirdischen Variante der SBB parallel dazu auch die unterirdische Variante des Kantons Solothurn in die Vorprojektphase einzubeziehen?

**Bundesrat Ogi:** Zu dieser Frage habe ich bereits letzte Woche im Rahmen des SBB-Budgets Stellung genommen, Herr Nationalrat Büttiker. In der Zwischenzeit hat sich die Haltung des Bundesrates nicht geändert. So einen Gesinnungswandel haben Sie wohl auch nicht erwarten können. Aber hoffen auf bundesrätliche Neubeurteilungen darf man natürlich immer! Nach wie vor ist der Bundesrat der Meinung, dass die SBB zuerst als Bauherrin die Neubaustrecken aufgrund des vom Parlament bewilligten Kredites von 5,4 Milliarden Franken projektiert sollen. Dann werden die Bauvorlagen beim Bundesamt für Verkehr als Bewilligungsbehörde eingereicht. Erst dann kommen das Departement als erste und der Bundesrat als oberste Beschwerdeinstanz allenfalls zum Zug.

Jetzt bereits mit Detailauflagen in das Projektierungsverfahren einzugreifen, wäre falsch und rechtsstaatlich nicht sauber. Wir wollen eine klare Trennung im Verfahren.

Noch einmal möchte ich aber folgendes betonen: Wir wollen, dass die «Bahn 2000» fristgerecht realisiert wird. Wir wollen, dass die «Bahn 2000» im vom Parlament gesetzten Finanzrahmen bleibt. Das bedeutet, dass die betroffene Bevölkerung gewisse Opfer bringen muss. Wir gehen davon aus, dass in jeder Phase die Anliegen von Mensch und Natur berücksichtigt werden. Kompromisse, Herr Nationalrat Büttiker, werden sicher noch nötig sein. Mit Maximalforderungen auf dem Wege eines Rechtsmittelstaates lässt sich dieses Jahrhundertwerk aber nicht zeitgerecht realisieren. Jeder neue Tunnel kostet Geld und braucht auch etwas Energie.

**Büttiker:** Ich danke dem Bundesrat für die Antwort, auch wenn ich mit ihr nicht zufrieden bin.

Ich möchte nur richtigstellen, dass es bei der Variante, die der Kanton Solothurn als Tunnellösung vorschlägt, keineswegs um eine Maximalvariante geht. Wir können nicht verstehen – das ist nun meine Frage –, warum der Bundesrat die SBB nicht dazu erhort, in der Vorrailphase auch die

Variante des Kantons Solothurn einzubeziehen. Denn letztlich kann nur eindeutig entschieden werden – und es entsteht natürlich eine Zeitreduktion, und keine Zeitverzögerung –, wenn auch die Variante des Kantons Solothurn in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen wird: Nur dann kann nämlich in einem sauberen Kosten/Nutzen-Verhältnis beurteilt werden, welches die bessere Lösung ist.

**Bundesrat Ogi:** Warum der Bundesrat hier nicht Einfluss nehmen will, habe ich erläutert. Aber ich kann etwas in Aussicht stellen, Herr Nationalrat Büttiker: Nach Einleitung des Baubewilligungsverfahrens können sowohl die betroffenen Kantone, die Gemeinden und Grundeigentümer als auch legitimierte Organisationen und weitere Betroffene ihre Interessen nochmals geltend machen. Da haben sie noch einmal eine Möglichkeit, mitzureden und dann vielleicht auch zu korrigieren.

#### Question 45:

##### **Spielmann. Betriebssicherheit beim Sender La Dôle Sécurité de l'émetteur de la Dôle**

*L'émetteur de la Dôle assure les transmissions des programmes TV: suisses, français et de l'Eurovision ainsi que les communications téléphoniques, du téléreseau et d'autres tâches de sécurité. Jusqu'à ce jour, en raison de son importance, une présence permanente est assurée à l'émetteur. Pour des raisons de rationalisation cet émetteur sera laissé sans surveillance la nuit. Le Conseil fédéral peut-il informer l'assemblée si cette décision est définitive et, si oui, quels seront les moyens utilisés par les PTT pour intervenir en cas de panne et pour assurer la sécurité de cet émetteur.*

**Bundesrat Ogi:** Einerseits wollen die PTT-Betriebe die Qualität und die Verlässlichkeit ihrer Dienstleistungen aufrechterhalten. Andererseits sollen die Arbeitsbedingungen für das Personal verbessert werden. In dieser Absicht wird die Sendeanlage auf La Dôle von einer ständigen Besatzung mit Fernüberwachung bedient. Die Sendeanlage ist doppelt ausgerüstet. Dabei wird im Alarmfall automatisch auf die Reserveausrüstung umgeschaltet. Im Alarmzentrum in Genf steht jederzeit ein Fachmann auf Pickett. Er kann sich durch Fernmessungen Informationen verschaffen und mittels Fernsteuerung auf die Anlage von La Dôle Einfluss nehmen. So läuft dies versuchsweise – ich betone: versuchsweise – seit dem Herbst 1988. Während dieser Versuchphase bleibt ein Bediensteter ausserhalb der Präsenzzeit des Wartungspersonals auf La Dôle. Die Betriebssicherheit dieser Anlage ist also gewährleistet. Endgültige Entscheide über den Betrieb dieser Anlage werden im Frühjahr 1989 aufgrund der während der Versuchphase gemachten Erfahrungen getroffen.

**M. Spielmann:** Je remercie Monsieur le conseiller fédéral de sa réponse qui, toutefois, ne me donne pas entière satisfaction. En effet, dans les attributions de cet émetteur de la Dôle qui pourra être commuté à distance par le personnel qui se trouve en plaine, figurent des questions de sécurité. Or, si cette commutation ne réussit pas – ce qui peut-être le cas – il faudra plusieurs heures pour intervenir, ce qui n'est pas grave pour des émissions de télévision mais qui pourrait le devenir lors de liaisons radio en cas de catastrophe, rôle qu'assure aussi cet émetteur, ceci sans parler des questions de sécurité pour lesquelles le Conseil fédéral est directement engagé. Je considère donc que les économies réalisées ne justifient pas une telle prise de risque, car une panne pourrait avoir des conséquences graves en cas d'incident ou de catastrophe.

**Bundesrat Ogi:** Wie bereits ausgeführt: Wir sind daran, Erfahrungen zu sammeln. Ein allfälliger temporärer Ausfall eines Fernseh- oder Radioprogramms wäre noch keine Katastrophe. Die Telefonverbindungen werden teils über Richtfunkverbindungen, teils über Kabel geleitet. Im Falle einer Panne – z. B. bei den Richtfunkverbindungen – funktionieren die Kabel weiterhin. Es gibt technische Ma-

brechung. Aber wie gesagt: Wir werden die Erfahrungen der letzten Monate auswerten und im Frühjahr 1989 definitiv entscheiden.

#### Frage 46:

##### **Nabholz. SBB. Sicherheit der Reisenden im Regionalverkehr**

##### **Trafic régional CFF. Sécurité des voyageurs**

*Trotz des Verbrechens vom 6. Dezember und bereits früherer Vorfälle auf Zürcher Regionalstrecken wollen die SBB an ihrer Absicht festhalten, in den zukünftigen S-Bahn-Zügen auf Zugbegleitpersonal ganz zu verzichten.*

- Wie gedenkt die SBB die Sicherheit ihrer Passagiere v. a. in den Rand- und Nachtstunden zu gewährleisten?

- Könnten unbegleitete Züge nicht den Umsteigeeffekt beeinträchtigen und u. a. ältere Personen und Frauen von der Bahnenbenützung abhalten?

**Bundesrat Ogi:** Der ernste und sehr bedauerliche Vorfall vom 6. Dezember, von dem Sie, Frau Nationalrätin Nabholz, sprechen, hat sich in einem Regionalzug ereignet, der von Zugspersonal begleitet war. Es besteht also kein direkter Zusammenhang zwischen Zug ohne Kondukteur und erhöhte Gefahr für die Passagiere. So haben sich zum Beispiel bei der benachbarten Sihltal-Zürich-Uetliberg-Elahn keine kriminellen Handlungen von Belang ereignet, obwohl dort die Züge seit 1975 unbegleitet verkehren. Die Fahrgäste haben im übrigen diese rationelle Fahrweise akzeptiert. Man darf also sicher sagen, dass Passagiere in einem unbegleiteten Treffpunktswagen weniger gefährdet sind, als wenn sie in einem Abteil eines konventionellen Zuges allein reisen müssen. Es wäre daher unverhältnismässig, auf die vorgesehene Betriebsweise der S-Bahn-Züge zurückzukommen. Der Bundesrat beobachtet aber die Entwicklung in diesem Bereich sehr kritisch. Für die Sicherheit der Bahnpassagiere soll wirklich alles unternommen werden. Allenfalls werden auch besondere Massnahmen – sofern nötig und wirksam – eingeführt.

#### 88.041

##### **Schweiz ohne Armee. Volksinitiative**

##### **Pour une Suisse sans armée. Initiative populaire**

##### **Fortsetzung – Suite**

Siehe Seite 1728 hier vor – Voir page 1728 ci-devant

**Cincera:** 55 Parlamentarierinnen und Parlamentarier beteiligten sich an dieser Debatte. Es kamen dabei viele Stimmen und Meinungen zum Ausdruck. Trotzdem: In diesem Saale wird kaum einer seine Meinung geändert haben. Es stellt sich also die Frage nach dem Sinn einer solch ausführlichen Diskussion. Die wichtigste Antwort ist der Beweis dafür, dass die Behauptung von der «heiligen Kuh» Armee, die ein Tabu sei, durch diese Debatte selbst widerlegt wird. Es gehört zum Wesen eines Parlamentes, dass eine Diskussion aus dem Aneinanderreihen von Monologen besteht. Argument wird gegen Argument auf den Tisch gelegt. Ueber Begriffe und Meinungen soll und kann gestritten werden, und um Ablehnung oder Zustimmung wird geworben. Am Ende wird ein Entscheid gefällt.

Die Befürworter der Initiative warfen den Gegnern in dieser Diskussion oft vor, stur in ihren Denkkategorien zu verharren und nicht über ihre Schlagworte hinaus neue Erkenntnisse anzunehmen zu wollen. Auf diesen Vorwurf möchte ich mit folgenden Worten antworten: