

cher und tariflicher Hinsicht anzubieten. Der Bundesrat wird eingeladen, zusammen mit den Organen der SBB/DB alle dazu notwendigen Abklärungen einzuleiten.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 février 1988

Im Raum Schaffhausen bestehen bereits Verlade- und Entladeanlagen für den Huckepackverkehr mit Italien. Diese Anlagen in Rielasingen sollen zu einem vollwertigen Terminal erweitert werden. Ein baureifes Projekt liegt vor. Die Ausbaupläne enthalten die Möglichkeit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung für die «Rollende Autobahn» und für die Abwicklung von ein bis zwei Zugsparen pro Tag im «unbegleiteten Transitverkehr». Der Terminal Rielasingen hat für den Transitverkehr einen günstigen Standort. Er liegt an einer SBB-Strecke in einem EG-Staat, was in bezug auf die Zollformalitäten und die zulässigen Lastwagengewichte grosse Vorteile bietet.

Der Terminal Singen dient dem Grosscontainerverkehr, wo im Bahnhof der DB geeignete Anlagen zur Verfügung stehen.

Der Terminalbedarf im Raum Schaffhausen ist gedeckt, wenn die Pläne für den Ausbau der Huckepackanlagen in Rielasingen realisiert werden. Ein weiterer Terminal in Thayngen, in der Nachbarschaft von Rielasingen, ist deshalb nicht nötig. Er wäre auch aus Gründen eines rationellen und wettbewerbsfähigen Betriebes nicht zweckmässig. Der Huckepackverkehr verlangt häufige Abfahrten, um die Wartezeit in den Verladebahnhöfen möglichst klein zu halten. Das führt zu einer Konzentration auf wenige Verlade-/Entladebahnhöfe, die für häufige Abfahrten ein genügendes Verkehrsaufkommen erwarten lassen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Ammann: Mit diesem Postulat haben unser ehemaliger Ratskollege Walter Stamm und 18 Mitunterzeichner den Bundesrat eingeladen, die Einrichtung eines Huckepackverladebahnhofes unmittelbar nach der Zollanlage Thayngen zu prüfen. Die Landesregierung verwies in ihrer Antwort auf den geplanten Ausbau der Huckepackanlagen in Rielasingen und den bestehenden Grosscontainerterminal der DB in Singen und lehnte den Vorstoss vorab unter Hinweis auf betriebliche Gründe – ungenügende Kapazitätsauslastung eines dritten Terminals in der Region – ab. Auch die Vorteile des SBB-Bahnhofs Rielasingen, auf EG-Territorium gelegen, wurden in bezug auf die Zollabfertigung und die Lastwagengewichte ins Feld geführt.

Da der Strassenverkehr jedoch eher nach Thayngen bzw. nach Singen instradiert, der Umlagerungseffekt deshalb dort eher grösser zu sein versprach und sich gegen den geplanten Ausbau des Terminals Rielasingen angesichts der LKW-Emissionen zunehmende Opposition manifestierte, hielten wir vorerst am Postulat fest. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass bei der internationalen Zusammenarbeit der Bahnen noch ein grosser Handlungsbedarf besteht. Dies betrifft auch die hier angesprochenen betrieblichen und tarifischen Fragen.

Inzwischen sind wir jedoch im Besitze von ergänzenden Auskünften des Marketing-Güterverkehrs der SBB. Danach sei unter anderem der Terminal Rielasingen strassenmässig über die Autobahn Stuttgart–Singen mit einer Umfahrungsstrasse direkt erschlossen. Bei der heutigen Zufahrt durch den Ort Rielasingen handle es sich nur um ein Provisorium. Die Eigentumsverhältnisse – die Linie Singen–Etwilen gehört den SBB – ermöglichten sodann beim Bau und Betrieb des Terminals mehr Autonomie, bedeutende tarifische Vorteile sowie generell eine bessere Leistungsqualität. Schliesslich nahmen wir von der Erklärung des Bundesrates zum Postulat Schüle vom 29. Februar 1988 Kenntnis, wonach der Kanton Schaffhausen sowohl über den Stand der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» als auch –

im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung – im Frühjahr 1989 über die raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes orientiert wird. Dies ermöglicht uns, die ablehnende Haltung des Bundesrates zum Postulat Stamm/Ammann nunmehr zu akzeptieren.

Das Geschäft ist für uns damit einstweilen erledigt.

Abgeschrieben – Classé

86.802

Interpellation Ruffy

Intercity-Züge. Halt in Yverdon

Trains Intercity.

Arrêt en gare d'Yverdon

Siehe Jahrgang 1987, Seite 1037 – Voir année 1987, page 1037

Diskussion – Discussion

M. Ruffy: Je crois pouvoir être très bref, car des rumeurs favorables ont déjà parcouru le pays et nous savons que, dorénavant, les trains directs de Bâle à Genève s'arrêteront à Yverdon-les-Bains.

Je suis tout de même très curieux de connaître la réponse à mon interpellation, pour la raison suivante: au moment où je l'ai déposée, les contacts que j'avais eus avec les représentants des Chemins de fer fédéraux ainsi qu'au sein de ce Parlement, afin de mobiliser mes collègues pour provoquer cet arrêt à Yverdon-les-Bains, m'avaient donné l'impression que cette démarche était désespérée. On me disait que les obstacles techniques étaient tels qu'on ne pouvait pas imaginer que ces trains directs s'arrêtent à Yverdon-les-Bains. Je me suis donc longuement interrogé sur la nature même de ces obstacles techniques puisque, maintenant, nous apprenons que, vraisemblablement, ces arrêts auront lieu. La morale de cette histoire est qu'il faut parfois être tenace. Si votre réponse est affirmative, j'exprimerai naturellement ma satisfaction ainsi que celle des Vaudois qui auront l'impression de n'avoir pas payé deux fois: la première à cause de la suppression du passage à Lausanne de ces trains directs, et la seconde en ne voyant pas ces trains s'arrêter à Yverdon-les-Bains. J'exprimerai également la satisfaction de cette capitale du Nord vaudois, comme on a l'habitude de l'appeler, car en élevant la station d'Yverdon-les-Bains au niveau le plus haut dans le réseau, on participe à cette politique de développement qui est celle de la commune d'abord, mais aussi celle de la région et du canton, et qui tente de faire de ce pôle régional un centre scientifique et technique développé.

En l'inscrivant dans le réseau ferroviaire comme vous le ferez très probablement, Monsieur le Conseiller fédéral, vous prenez une décision parfaitement cohérente qui va dans le sens de ce développement.

Bundesrat Ogi: Die Interpellation datiert vom 18. Dezember 1986. Die SBB haben im Frühjahr 1988 auf der Strecke Lausanne–Biel Messungen der Radschienenkräfte durchgeführt. Die Auswertung dieser Untersuchungen hat ergeben, dass mit gewissen baulichen Massnahmen die Fahrgeschwindigkeit der Züge auf der erwähnten Strecke noch etwas erhöht werden kann. Damit wird der Halt in Yverdon möglich und der Zeitverlust kann kompensiert werden. Die SBB haben deshalb beschlossen, ab nächstem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1989 mit den Intercity-Zügen in Yverdon zu halten. «Voilà, ainsi les rumeurs sont confirmées. Les CFF s'arrêteront à Yverdon-les-Bains!»

Präsident: Herr Ruffy ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

88.529

Interpellation Müller-Meilen

Transitgüterverkehr

Trafic des marchandises en transit

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1988

Aus der Europäischen Gemeinschaft ist der Druck auf die Schweiz, die Gewichtslimite von 28 Tonnen für Lastwagen aufzuheben, im Steigen begriffen. Ist der Bundesrat weiterhin fest entschlossen, an dieser aus Umweltschutzgründen wichtigen Limite festzuhalten, wie er bisher immer versichert hat?

Welche Massnahmen hält er bis zur geplanten Inbetriebnahme einer Alpenbahnbasislinie in etwa fünfzehn Jahren für denkbar, um dem Druck der EG besser widerstehen zu können?

Wie wäre beispielsweise eine durchgehende Bahnlinie mit 4 m Eckhöhe für den Huckepackverkehr realisierbar und zu welchen Kosten?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1988

Les pressions qu'exercent les Communautés européennes pour inciter la Suisse à supprimer la disposition limitant à 28 tonnes le poids des camions autorisés à circuler sur son territoire vont croissant. Le Conseil fédéral est-il toujours fermement décidé à maintenir cette limitation importante pour la protection de l'environnement, ainsi qu'il l'a toujours affirmé jusqu'ici?

Quelles sont, selon lui, les mesures qui pourraient être prises ces quinze prochaines années environ, d'ici à la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire de base à travers les Alpes, pour permettre à la Suisse de mieux résister aux pressions des CE?

Dans quelles conditions serait-il par exemple possible de réaliser une ligne ferroviaire de transit pour le feroutage permettant le chargement de camions d'une hauteur d'angle de 4 mètres et quel en serait le coût?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dormann, Giger, Kühne, Spoerry, Stamm, Steinegger, Wanner, Zwingli (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

1. Der Bundesrat ist entschlossen, die Gewichtslimite von 28 Tonnen im Strassenverkehr beizubehalten. Diese im internationalen Vergleich niedrige Limite hat sich bewährt. Sie soll einen sicheren und flüssigen Strassenverkehr gewährleisten und die verursachten Immissionen (Abgase, Lärm, Rauch, Erschütterungen, Strassenschäden) sowie die Verkehrsbehinderungen in vertretbaren Grenzen halten.

Die niedrige 28-Tonnen-Limite für Fahrzeugkombinationen (Anhängergzüge und Sattelmotorfahrzeuge) und die relativ hohen Gewichtslimiten für Einzellastwagen (z. B. 25 t für dreiachsige Lastwagen mit zwei angetriebenen Achsen) unterstützen eine verkehrspolitisch sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse.

Deshalb kann eine Heraufsetzung der 28-Tonnen-Limite aus verkehrspolitischen, ökologischen und verkehrspolitischen Gründen nicht in Frage kommen. Dies hat der Bundesrat letztmals am 14. November 1988 bekräftigt. Der Bun-

desrat hat Kenntnis genommen von der Resolution des Europäischen Parlamentes vom 16. November 1988. Er bedauert diese Stellungnahme, sie führt nicht zu einer Änderung seiner Haltung.

2. Der Bund fördert den Huckepackverkehr bereits heute, damit den Strassenfahrzeugen, welche unsere Gewichtslimite von 28 Tonnen überschreiten, eine möglichst marktfähige Transitalternative auf der Schiene zur Verfügung steht. Im Leistungsauftrag 1987 an die SBB wird der Huckepackverkehr dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zugeordnet. Der Bund entschädigt die SBB für die ungedeckten Kosten, damit sie den Huckepacktransport vermehrt nach verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten betreiben können. Es wurden auch gezielte Preissmassnahmen beschlossen, um das Huckepackangebot attraktiver zu gestalten. Der Bund gewährt ausserdem Investitionsbeiträge an Verladeanlagen des Huckepack- und Grosscontainerverkehrs.

Der Bundesrat ist aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen weiterhin entschlossen, den Huckepackverkehr zielstrebig zu fördern. Für eine zusätzliche Verlagerung von Strassenschwerverkehr auf die Schiene wurden kurz- bis mittelfristig erhebliche Kapazitäten geschaffen. Zu erwähnen sind die etwa 1990 fertiggestellte Doppelspur der Lötschbergbahn, der Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola und der Ausbau der italienischen Zufahrten zum Simplon und zum Gotthard (zweiter Monte-Olimpino-Tunnel).

Dem Alpentransit dienen künftig auch die im Konzept «Bahn 2000» geplanten Neubaustrecken Muttenez–Olten und Rothrist–Mattstetten sowie die verschiedenen Verbesserungen an der bestehenden Infrastruktur.

Ein signifikanter Sprung, nicht zuletzt in bezug auf die Qualität der Transportleistung, wird allerdings erst mit dem Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale möglich sein. Zur Verwirklichung dieses Vorhabens wird der Bundesrat den eidgenössischen Räten 1989 nach Abschluss der Vernehmlassung und nach den Gesprächen mit den Regierungen der Nachbarstaaten seine Anträge unterbreiten.

Wir können es indessen nicht beim heutigen Transitangebot bewenden lassen. Die SBB und die BLS wurden deshalb beauftragt, Uebergangstrategien zu erarbeiten, damit die Schweiz in den Verhandlungen mit der EG darlegen kann, welche Angebotsverbesserungen bis zur Inbetriebnahme einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale noch möglich sind. Gegenstand der Untersuchungen ist auch die Schaffung eines Vier-Meter-Huckepackkorridors von Grenze zu Grenze, damit alle Strassenfahrzeuge mit den in der EG üblichen Abmessungen ohne Einschränkung zum Transport angenommen werden können.

Eine erste Beurteilung der Untersuchungen zeigt, dass ein solcher Korridor grundsätzlich sowohl auf der Gotthard- als auch auf der Lötschberg/Simplon-Achse und auf der Umfahrroute via Jura-Südfuss–Lausanne–St. Maurice–Brig-Iselle realisierbar ist.

Die Ausweitung des Lichtraumprofils der Gotthardbahn für Lastwageneckhöhen von vier Metern wäre aber mit grossen bautechnischen und bahnbetrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Sie wäre auch erst nach langer Bauzeit mit entsprechend hohem Aufwand möglich.

Die technisch-betrieblichen Abklärungen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor sind noch nicht abgeschlossen. Auf internationaler Ebene ist auch die Frage zu klären, ob ein solches Angebot von den Nachbarländern angenommen wird. Vor allem Italien ist da angesprochen, da der Huckepack-Terminal Iselle auf seinem Territorium zu stehen käme. Der Bundesrat wird die Entscheidungsgrundlagen für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor so rasch als möglich bereitstellen.

3. Angaben über die zu realisierenden Massnahmen und deren Kosten sind erst möglich, wenn die laufenden Untersuchungen über die in Betracht fallenden Uebergangstrategien abgeschlossen sind.

Müller-Meilen: Ich möchte dem Bundesrat für seine interessante Antwort danken. Ich bin ihm vor allem dankbar, dass

Interpellation Ruffy Intercity-Züge. Halt in Yverdon

Interpellation Ruffy Trains Intercity. Arrêt en gare d'Yverdon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.802
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	361-362
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 208

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.