

Texte du postulat du 4 juin 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier s'il est envisageable d'offrir aux automobilistes la possibilité de charger leur véhicule sur le train, été comme hiver, pour passer le tunnel du St-Gothard. Quels sont les tarifs qui, le cas échéant, pourraient être appliqués à ces transports?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Es kann davon ausgegangen werden, dass auch in Zukunft bei allen Anstrengungen der Bahnen zur Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiterhin ein sehr beträchtlicher Anteil des Personentransports Richtung Nord-Süd und Süd-Nord durch den Gotthard den Strassenverkehr beschlagen wird. Selbst im Falle einer – durchaus möglichen und beträchtlichen – Verteuerung von Benzin und Dieselöl würde wegen der relativ doch kurzen Strecke des Gotthard-Transits der Autoverkehr von sehr hoher Bedeutung bleiben.

Es ist ferner davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen weiterhin zwar ungleich anfallen, aber beträchtlich sein werden und noch steigen könnten. Mehr Freizeit schafft im allgemeinen auch mehr Verkehr, und der Süden wird die Sonne und Wärme nie dem Norden abtreten. Spitzenbelastungen sind daher schon heute nicht mehr nur vor und nach Festtagen sowie zu Beginn und am Schluss von Ferien zu erwarten. Die bereits vollzogenen Staffellungen der Ferien (z. B. die BRD) haben zu keiner nennenswerten Entlastung zu führen vermocht. So werden – in Verbindung mit dem andauernd erheblichen Gütertransport auf der Strasse – die Verkehrsbelastungen Nord-Süd und umgekehrt weiterhin sehr hoch bleiben.

Die früher gehegten Erwartungen, dass der Gotthard-Transitverkehr dereinst flüssig vor sich gehen werde, werden sich bis auf weiteres, wenn überhaupt je, nicht erfüllen. Wenn heute selbst zur Nachtzeit gelegentlich Kolonnenbildungen und Staus festgestellt werden müssen, spricht dies für den oft sehr hohen und sich über Stunden hinziehenden Belastungsgrad. Es kann sich daher lohnen zu prüfen, ob nicht ein Teil des Personenautoverkehrs (wie übrigens auch des Lastwagenverkehrs) von der Strasse auf die Schiene zu bringen wäre. Wahrscheinlich müsste die Verlade- und Entladestation flexibel gewählt werden, um das Angebot der Bahnen entsprechend den zeitlichen und auch witterungsbedingten Gegebenheiten (Wintertransport) besser anzupassen und um attraktiv zu sein.

Wahrscheinlich stehen die ganz grossen Staus am Gotthard wohl erst noch bevor. Die überraschend notwendig gewordenen frühen Reparaturen an einigen Strassenstellen (Brücken) an der Nordrampe haben bereits einen Vorgeschmack zu vermitteln vermocht darüber, was in Zukunft auf diese Strassenbenützer wahrscheinlich zukommen kann. Ein Teil des PW-Verkehrs weicht zeitweise schon heute auf die alte Strasse aus! Es ist auch kaum anzunehmen, dass z. B. die Luftbelastung am Nordfuss des Gotthards (Kanton Uri) auf der Basis von schon kurzfristig nach Eröffnung der Nationalstrasse eingetretenen Verkehrsstockungen berechnet worden ist. Das Aergernis der ernerischen Talbevölkerung rührt nicht allein vom hohen Grad des Güterverkehrs der Strasse her, sondern auch vom Personenverkehr.

Mit ganz aussergewöhnlichen und wahrscheinlich schon bald eintretenden Verkehrserschwernissen ist zu rechnen, wenn die Reparaturen und Erneuerungsarbeiten in den beiden Röhren der einspurigen Gotthardtunnel-Linienführung ausgeführt werden müssen. Es stellt sich überhaupt die Frage, ob die Belastungen des Gotthardtunnels gelegentlich nicht schon heute bei normalen Verkehrsverhältnissen überzogen sind (Luftqualität im Tunnel usw.).

Bereits vor der Eröffnung des Gotthardtunnels wurde auf die Möglichkeit künftiger Ueberlastungen des Tunnels hingewiesen und die Forderung erhoben, es sei – zulasten der Nationalstrassenrechnung – für jeden Fall ein Piktetdienst der Bundesbahnen für den Tunnelverkehr aufrechtzuerhalten, damit wenigstens ab Göschenen bzw. Airolo jederzeit

eine Transitmöglichkeit auf dem Schienenweg für die Autos zur Verfügung stehen würde. Die Gemeinde Göschenen hatte sich damals ebenfalls für diese Dienstleistung der Bahn ausgesprochen, wären damit doch auch einige Arbeitsplätze der Gemeinde Göschenen erhalten geblieben. Doch wurde dieser Bereitschaftsdienst seitens der SBB abgelehnt, und das verfügbare, bedeutende Wagenmaterial aus dem früheren SBB-Transitverkehr wurde unseres Wissens an ein anderes Bahnunternehmen verkauft. Heute müsste dieses Rollmaterial daher wieder beschafft werden. Selbstverständlich ist den Schweizerischen Bundesbahnen nicht zuzumuten, dass sie einen umfassenden und grosszügigen Bahn-Bereitschaftsdienst für den Transitverkehr auf eigenes Risiko betreiben. Den Schweizerischen Bundesbahnen müssten daher gewisse Absicherungen, wohl zulasten der Nationalstrassenrechnung, gewährt werden. Auf jeden Fall wäre die Marktlage umfassend abzuklären, wobei, wie erwähnt, als Verlade- und Entladestationen allenfalls auch Orte berücksichtigt werden müssten, die relativ weit vor dem Gotthardtunnel liegen (z. B. Zürich). Wenn früher erklärt worden ist, dass die erforderlichen Tarife wohl zu hoch wären, wäre dies erst einmal nachzuweisen, und es wäre zu würdigen, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Laufe der letzten Jahrzehnte an relativ hohe Belastungen gewöhnt haben. Der Wandel in der Einstellung zu Verkehrskosten ist Tatsache geworden.

Der Bundesrat wird eingeladen, das Postulat zu prüfen bzw. durch Verkehrsexperten prüfen zu lassen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 2. September 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

87.445

Postulat Etique**Kombinierter Verkehr Frankreich/Italien durch die Schweiz****Trafic combiné France/Italie à travers la Suisse***Wortlaut des Postulates vom 11. Juni 1987*

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob es nicht angezeigt wäre, ab dem Gebiet von Bourogne Richtung Italien – durch den Jura und via Lötschberg–Simplon – den kombinierten Verkehr einzurichten.

Texte du postulat du 11 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité de réaliser un interface de trafic combiné à destination de l'Italie, à travers le Jura, via le Loetschberg–Simplon, à partir de la zone de Bourogne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Berger, Bonnard, Bonny, Candaux, Clivaz, Cottet, Coutau, Darbellay, Dubois, Frey, Friedli, Gloor, Hari, Hofmann, Houmard, Jeanneret, Kohler, Müller-Scharnachtal, Pitteloud, Rime, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Soldini (25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Les débats consacrés au dépérissement des forêts et à la pollution atmosphérique ont montré une volonté politique en faveur d'un déplacement du trafic de la route vers le rail. Si l'idée est impossible à réaliser sur des courtes distances

et, de manière générale, difficile à mettre en oeuvre pour le trafic intérieur, des perspectives intéressantes restent en revanche ouvertes s'agissant du trafic des marchandises à travers la Suisse.

Ces perspectives semblent devoir se renforcer par deux faits nouveaux: l'impulsion qui vient d'être donnée au réseau autoroutier français et la construction projetée du tunnel sous la Manche. Ces grands projets auront pour effets:

– de créer de nouveaux courants de trafic à travers l'Europe, dans le sens Angleterre–Italie notamment, mais aussi dans le sens Benelux–France–Italie;

– d'ouvrir de nouveaux points d'entrée de ce trafic en Suisse;

– ou, par le renforcement du réseau routier français, de détourner ce trafic vers le sud au profit des points frontière franco-italiens;

– d'offrir une alternative au transit de camions lourds à travers la Suisse.

Les autorités françaises montrent déjà leur préoccupation d'éviter une concentration de ce trafic sur les points névralgiques de leur réseau que sont Paris, Dijon, Beaune, Lyon. Ainsi, il apparaît de plus en plus probable que la région Belfort–Sévenans–Bourogne (située au coeur de la CEE) deviendra un point de convergence du trafic induit par le développement du réseau autoroutier français et par le tunnel sous la Manche. La localité de Sévenans, située à 20 kilomètres de la frontière suisse, deviendra une plaque tournante de ce trafic, d'autant plus que l'on y projette la construction d'un centre d'affrètement routier.

Le canton du Jura étant propriétaire de terrains dans la zone portuaire et industrielle de Bourogne, située à 5 kilomètres de Sévenans et à 15 kilomètres de la frontière suisse, et reliée au rail et à la route, un interface de trafic combiné (conteneurs et caisses mobiles) pourrait être réalisé à cet endroit. Un tel projet aurait en outre le mérite de valoriser un des accès au Loetschberg–Simplon en utilisant mieux les capacités de la ligne internationale Delémont–Belfort, du tronçon Delémont–Bienne de la ligne du Pied du Jura et de la ligne du Loetschberg–Simplon elle-même. Par ailleurs, elle offrirait une alternative crédible au trafic routier de 38 tonnes en transit par la Suisse et cela conformément aux déclarations de M. Schlumpf, conseiller fédéral, à la CEMT à Madrid.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 2. September 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Nous sommes disposés à accepter le postulat. Nous ne pouvons toutefois pas donner de garantie quant au calendrier des mesures, car l'établissement d'un interface de trafic dans la région de Belfort–Sévenans–Bourogne dépend de la construction des infrastructures de transport prévues en France.

Ueberwiesen – Transmis

87.505

Postulat Aliesch

Langfristige Energieversorgung

Approvisionnement énergétique à long terme

hinaus, in Auftrag zu geben. Dabei sind verschiedene Verbrauchsszenarien zu betrachten und alle verfügbaren Energiequellen mit ihren wirtschaftlichen und ökologischen Vor- und Nachteilen zu berücksichtigen.

Texte du postulat du 18 juin 1987

Le Conseil fédéral est invité à faire effectuer des études sur l'approvisionnement énergétique à long terme, c'est-à-dire au-delà de l'an 2020. Ces études, qui viendront s'ajouter à celles qui sont en cours et qui portent sur les problèmes qui se poseront à court et à moyen termes dans ce domaine (p.ex. abandon de l'énergie nucléaire), devront prendre en considération différents scénarios de consommation et porter sur toutes les sources d'énergie disponibles en analysant les avantages et les inconvénients sur les plans tant économique qu'écologique.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Ammann-Bern, Aubry, Berger, Bremi, Bühler-Tschappina, Candaux, Cincera, Eggly-Genf, Etique, Früh, Giger, Graf, Humbel, Hunziker, Iten, Jeanneret, Künzi, Loretan, Massy, Müller-Meilen, Nef, Neuenschwander, Rime, Röthlin, Schärli, Schmidhalter, Spoerry, Steinegger, Tschuppert, Villiger, Wanner, Wyss, Zwingli (34)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Eine mengenmässig genügende, ökologisch tragbare und wirtschaftlich vertretbare Energieversorgung ist eine Voraussetzung für die Erhaltung und Förderung von Lebensstandard und Lebensqualität, für die Schonung der Umwelt und für die Sicherstellung der Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft. Mit Ausnahme der erneuerbaren Energien (besonders Wasserkraft) ist die Schweiz dabei auf die weltweit vorhandenen Energiereserven angewiesen.

Die an der Weltenergiekonferenz in Cannes vom Oktober 1986 vorgelegten Resultate eingehender Studien über die Verbrauchsentwicklung und die vorhandenen Vorräte zeigen, dass, werden nur die gesicherten und zu heutigen wirtschaftlichen Bedingungen förderbaren Vorräte berücksichtigt, bereits nach dem Jahr 2010 Versorgungsgengpässe bei Erdöl und Uran auftreten könnten. Werden auch die mit grosser Wahrscheinlichkeit vorhandenen Vorräte, welche innerhalb gewisser Kostengrenzen förderbar sind, berücksichtigt, verschieben sich die kritischen Zeitpunkte in die Jahre nach 2020 beim Erdöl und in den Bereich der dreissiger Jahre des nächsten Jahrhunderts beim Uran.

Die Entwicklung neuer Ideen, Lösungen, Techniken und Versorgungskonzepte braucht sehr viel Zeit und erfordert einen grossen Aufwand. Es ist daher unerlässlich, sich rechtzeitig mit der Problematik der ausreichenden Energieversorgung bei schwindenden Energievorräten auseinanderzusetzen.

Im Prinzip geht es darum, den Bericht über die Gesamtenergiekonzeption (GEK) mit genügend langem Zeithorizont fortzuschreiben.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 19. August 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 19 août 1987

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

Wortlaut des Postulates vom 18. Juni 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, zusätzlich zu den sich in Arbeit befindlichen Studien über die kurz- und mittelfristigen Probleme der Energieversorgung der Schweiz (z. B. Ausstiegsszenarien aus der Kernenergie), Studien über die langfristige Energieversorgung, d. h. über das Jahr 2020

Postulat Etique Kombiniertes Verkehr Frankreich/Italien durch die Schweiz

Postulat Etique Traffic combiné France/Italie à travers la Suisse

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.445
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1470-1471
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 795

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.