

alle finanziellen Kompetenzen, die der Artikel 22 Absatz 1 des Treibstoffzollgesetzes dafür vorsieht, voll auszu-schöpfen.

Texte de la motion du 22 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé d'encourager de manière déterminante le trafic combiné. En priorité, il s'agit d'utiliser pleinement toutes les compétences financières définies à cet effet par l'article 22, 1er alinéa de la loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Suite à l'échec de la politique coordonnée des transports devant le peuple, il s'agit de promouvoir dans un premier temps les diverses composantes non contestées de la politique des transports. Le trafic combiné en est une. Les dispositions constitutionnelles actuelles, qui avaient un caractère transitoire en attendant la PCT, ont acquis maintenant un statut définitif, pour un certain temps tout au moins. Il s'agit donc d'utiliser en plein les compétences qu'elles octroient. Pour le trafic combiné, ces compétences sont précisées à l'article 22, alinéa premier, de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Jusqu'à présent, cet article semble avoir été utilisé d'une manière restrictive si l'on en juge par les montants versés. Pourtant, cet article ainsi que l'ordonnance du 20 novembre 1985, dans son article 3, définissent un champ de possibilités de financement très large. Elles doivent être pleinement utilisées, d'autant plus que le trafic combiné représente actuellement la seule offre concrète de la Suisse en trafic marchandises de transit, en attendant la nouvelle transversale alpine. Ainsi, la promotion du trafic combiné à une grande échelle est une nécessité plus urgente que jamais.

La présente motion complète sur le plan financier, la motion Bircher 87.325 du 9 octobre 1987.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1988

Conformément à la loi relative à l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants, la Confédération encourage à deux niveaux le trafic combiné. D'une part, elle alloue des contributions d'exploitation pour le ferroutage des CFF; d'autre part, elle soutient le reste du trafic combiné en octroyant des contributions d'investissement.

Les CFF ont élaboré une nouvelle conception pour le ferroutage. Ils appliquent ainsi une stratégie d'expansion tant sur le plan qualitatif que quantitatif. Ils entendent mettre entièrement à profit les moyens techniques et d'exploitation disponibles. Vu le mandat de prestation 1987, ils sont indemnisés des coûts non couverts du ferroutage. Compte tenu de la nouvelle conception, cette indemnité est estimée à quelque 36 millions de francs (1989). D'ici au début des années nonante, elle dépassera vraisemblablement 40 millions.

Sur ordre du DFTCE, les CFF élaborent actuellement des variantes de l'offre qui vont au-delà de leur nouvelle conception du ferroutage. Les premiers résultats seront présentés au cours de l'automne 1988. S'ils mettent en évidence des solutions d'extension réalisables, nous demanderons aux CFF de prendre les mesures qui s'imposent dans le secteur des investissements et de l'offre. En connaissance de cause, nous accepterons une nouvelle augmentation de l'indemnité.

Par ailleurs, dans notre réponse à la motion Bircher (87.925 – Transports ferroviaires à travers les Alpes), nous avons indiqué la raison pour laquelle l'acheminement des grands conteneurs ne pouvait pas bénéficier de contributions d'exploitation. Aux termes de l'ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport des véhicules à moteur accompagnés, les installations de transbordement peuvent toutefois être subventionnées par des contributions d'investissement.

Cette ordonnance règle l'application de l'article 22, alinéa premier, de la loi concernant l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants; nous l'avons adaptée par notre arrêté du 29 juin 1988.

La révision susmentionnée visait principalement à faciliter l'application des dispositions. En ce qui concerne les contributions d'investissement, elle accorde la priorité aux intérêts de la politique des transports et de l'environnement, la question de la rentabilité étant secondaire. Par ailleurs, la nouvelle version de l'ordonnance permet d'interpréter avec plus de souplesse la notion de «trafic combiné». Ainsi, le transbordement entre la navigation rhénane et le rail donnera droit également à des contributions.

Nous sommes disposés à épuiser toutes les possibilités de promotion à l'intérieur de ces limites élargies. Dans ce contexte, les investissements pour les installations situées à l'étranger revêtent une importance particulière. De grandes contributions ont déjà été allouées en Italie. D'autres constructions pourraient être cofinancées prochainement.

Parallèlement à ces mesures, nous mettons tout en oeuvre pour que la question de la nouvelle transversale alpine puisse être tranchée; le message à ce sujet sera adopté en 1989. Par la suite, les Chambres fédérales se prononceront sur les autres démarches à entreprendre pour réaliser cet important moyen de promotion du trafic de transit.

Enfin, on constate que nous utilisons déjà régulièrement les compétences financières fixées à l'article 22, alinéa premier, de la loi relative à l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Nous proposons de transformer la motion en postulat.

Le président: Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat. M. Béguelin est d'accord.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

87.570

**Postulat (Stamm Walter)-Ammann
Huckepack-Verladebahnhof Thayngen
Gare de ferroutage à Thayngen**

Wortlaut des Postulates vom 30. September 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage der Einrichtung eines Huckepack-Verladebahnhofs unmittelbar nach der Zollanlage Thayngen zu prüfen und in einem Bericht dem Parlament darzulegen.

Texte du postulat du 30 septembre 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier la question de l'aménagement d'une gare de ferroutage immédiatement après le poste de douane de Thayngen et de présenter à ce sujet un rapport au Parlement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bircher, Braunschweig, Brügger, Bundi, Deneys, Hubacher, Lanz, Leuenberger Solothurn, Mauch, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Ruffy, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Wagner (18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Zollabfertigungsplatz Thayngen gehört zu den vier wichtigsten Eingangspforten der Güterabfertigung. Im Bestreben, vermehrt Güter des Fernverkehrs auf die Schiene zu bringen, sind die entsprechenden Voraussetzungen in bauli-

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!»

Postulat (Stamm Walter)-Ammann Huckepack-Verladebahnhof Thayngen

Postulat (Stamm Walter)-Ammann Gare de ferroustage à Thayngen

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	87.570
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	360-361
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 207

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.