

Investitionen bereitwillig sowohl den SBB möglich machen, wie auch – das machen wir jetzt mit einem siebten Rahmenkredit, nachdem der sechste erschöpft ist – eben den KTU, den sogenannten Privatbahnen.

Dies ist für Sie nichts Neues, sondern nur ein Pro Memoria, einfach um zu unterstreichen, dass uns dieses an sich nicht schöne Budgetbild für das nächste Jahr und auch die Finanzplanzahlen für die Folgejahre nicht davon abhalten können, mit nachhaltigen, gezielten und mutigen Investitionen diesen Weg weiterzugehen. Die SBB – mit einer ausgezeichneten Unternehmensleitung und mit guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in allen Funktionen – tragen alles ihnen Mögliche dazu bei, dass die Politik, die wir verfolgen, zum guten Resultat führen wird. Wir wollen den SBB dafür dankbar sein.

Ich bitte Sie um Genehmigung dieses Budgets.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 4**

**Titre et préambule, art. 1 à 4**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 38 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

Ad 86.056

**PTT Voranschlag 1987. Nachtrag II**  
**PTT. Budget 1987. Supplément II**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. Oktober 1987  
Message et projet d'arrêté du 21 octobre 1987

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne

Beschluss des Nationalrates vom 30. November 1987  
Décision du Conseil national du 30 novembre 1987

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Hefti**, Berichterstatter: Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung.

Bundesrat **Schlumpf**: Der Bundesrat dankt. (*Heiterkeit*)

**Präsident**: Wir danken dem Bundesrat für die Kürze.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 4**

**Titre et préambule, art. 1 à 4**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 38 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

87.575

**Interpellation Masoni**  
**Huckepackverkehr von**  
**Grenze zu Grenze**  
**Trafic de transit**  
**par ferroutage**

*Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1987*

Die Naturereignisse des 24. und 25. August haben die Tessiner Regierung veranlasst, mit Schreiben vom 22. September 1987 den Bundesrat zu ersuchen, den dringend notwendig gewordenen Strassenschwerverkehrsersatz Uri–Tessin mittels Huckepackverkehr zu sichern, zugleich eine längerfristige, dauernde, echte Alternative zum Strassenschwerverkehr durch die Schweiz mittels Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze zu schaffen. Diese längerfristige Lösung sollte unter anderem folgende Voraussetzungen erfüllen: Die «rollende Strasse» sollte schnell und kontinuierlich sein, ohne grosse Wartezeiten funktionieren, was eine grosszügige Planung, genügende Transportzüge, eine einwandfreie Organisation, die Koordination mit den angrenzenden Staaten zwecks sofortiger Erledigung aller Formalitäten und eine genügende Aufnahmefähigkeit der Strassen voraussetzt. Zudem sollten die Transportkosten günstig sein, mit andern Worten sollten sie die Eigenkosten bei Strassenfahrt nicht übersteigen. Nach Auffassung der Tessiner Regierung könnte diese Verbilligung durch Einnahmen aus den Treibstoffzöllen gedeckt werden, was durchaus den Artikeln 21 und 22 Treibstoffzollgesetz zu entsprechen scheint.

Wir ersuchen den Bundesrat, zu erklären, ob er bereit ist, eine solche kostengünstige rollende Strasse von Grenze zu Grenze zu prüfen und verwirklichen zu lassen.

*Texte de l'interpellation du 30 septembre 1987*

A la suite des inondations des 24 et 25 août derniers, le gouvernement du Tessin, le 22 septembre 1987, a demandé par écrit au Conseil fédéral de transformer en trafic par ferroutage le trafic poids lourds Uri–Tessin, et d'étendre ce mode de transport au pays entier, ce qui apporterait à longue échéance une solution de remplacement durable au trafic de transit des poids lourds. Une telle solution doit remplir notamment deux conditions. D'une part, il faut que le mode de transport en question soit rapide, qu'il fonctionne de façon continue et de manière à éliminer une trop longue attente, ce qui implique une planification détaillée, un nombre de convois suffisant, une organisation parfaite, une coordination avec les pays limitrophes assez efficace pour que les formalités douanières soient expédiées sur-le-champ, et enfin, une capacité d'accueil des routes qui soit suffisante. D'autre part, il faut que le coût du transport soit peu élevé, ou plus précisément, il ne faut pas qu'il excède celui d'un voyage par camion. Le gouvernement du Tessin estime que le produit des droits d'entrée sur les carburants permettrait de financer cette réduction de coût, et qu'un tel emploi de ce produit entre bien dans le cadre de l'utilisation prévue aux articles 21 et 22 de la loi qui s'y rapporte.

Nous demandons au Conseil fédéral s'il est prêt à examiner un tel projet de transport transitaire par ferroutage, et à l'appuyer.

*Mitunterzeichner – Cosignataire: Jelmini (1)*

**M. Jelmini:** Je prends la parole en tant que cosignataire de cette interpellation, avec l'autorisation de notre président, pour vous expliquer en quelques mots le sens profond et le but de cette intervention personnelle. Même si les circonstances qui ont inspiré cette interpellation ont changé – c'étaient les inondations du mois d'août – elle garde néanmoins son importance et son actualité.

En effet, le problème du trafic sud-nord en général et du trafic lourd en particulier exige une solution urgente, appropriée et revêt un caractère de priorité. Preuve en soit l'intérêt croissant qui se manifeste dans l'opinion publique, et notamment dans les milieux intéressés, par les nombreuses interventions des cantons et même au sein de notre Parlement, par les réunions toujours plus fréquentes convoquées à ce propos sur le plan international. Il est évident que des solutions à longue échéance ne peuvent être envisagées sans une vision globale de dimensions européennes, mais il faut aussi admettre que l'attitude et les décisions des pays plus particulièrement concernés comme le nôtre, et surtout le nôtre, peuvent influencer et déterminer le choix des solutions qui seront adoptées. A l'intérieur des pays concernés, il faut se préparer à prêter les structures nécessaires, après avoir examiné et considéré toutes les circonstances et les intérêts qui sont en jeu sur le plan régional.

Le Conseil fédéral a déclaré à maintes reprises, d'une manière générale, son intention de renforcer le transport intermodal, Huckepack (ferroulage), dans le but de décharger la route du trafic lourd qui, sur l'axe nord-sud notamment, ne cesse de se développer. Mais le Conseil fédéral sait que pour encourager le trafic intermodal, il faut le rendre plus attractif, c'est-à-dire plus rapide et moins cher. Il a en outre déjà eu l'occasion d'affirmer que ce genre de trafic se justifie en principe s'il est réalisé de frontière à frontière sur des trajets d'une certaine longueur, même au-delà des limites nationales.

Nous avons donc raison de croire que la conception de base est suffisamment claire et définie pour procéder à une dernière et définitive appréciation de la situation et, finalement, pour exprimer une idée de manœuvre et une décision. Celle-ci sera connue à l'extérieur et pourra servir aux autres pays qui disposent d'une plus grande flexibilité et d'un plus large éventail de solutions pour fixer leurs buts. A l'intérieur, elle permettra, ce qui est plus important pour nous, d'entreprendre sans délai l'aménagement du territoire et des structures nécessaires en vue de la réalisation, entre autres, des stations terminales.

Il faut en tout cas que les pouvoirs régionaux soient appelés à participer aux décisions mêmes à l'échelon national, pour autant qu'elles les concernent. Il est indispensable d'harmoniser, dans leur élaboration et dans leur exécution, les plans généraux et particuliers aux niveaux national et régional. Il est aussi indispensable de pouvoir concilier les intérêts régionaux qui se manifestent sur les plans économique, écologique et commercial.

Voilà pourquoi nous demandons à être informés et orientés le plus tôt possible et dans le détail. Ce problème ne pourra être résolu que grâce à une restructuration radicale et rationnelle du réseau ferroviaire, c'est-à-dire avec le tunnel de base du St-Gothard. L'augmentation prévisible du trafic nord-sud ne pouvant plus être absorbée par la route, c'est donc une tâche prioritaire des chemins de fer. Il faut par conséquent s'y mettre.

**Bundesrat Schlumpf:** Der Bundesrat teilt die Ueberlegungen, die Ständerat Jelmini vorgetragen hat und die der Interpellation Ihres Herrn Ratspräsidenten zugrunde liegen. Wir haben schon bei der Behandlung einer Interpellation von Ständerat Cavelti in der Herbstsession dargelegt, dass wir den Kurzstrecken-Huckepack Altdorf-Cadenazzo (oder auf einer ähnlichen Destination) nicht wesentlich steigern können, weil dieser zuviel Kapazität auf der Nordrampe am Gotthard belegt. Dies, weil man einfach nicht schneller fahren kann in diesen Kehren. Diese Kapazität würde uns für den Langstrecken-Huckepack Grenze-Grenze fehlen. Im Moment, als der Strassentunnel am Gotthard eröffnet

wurde, kam die Nachfrage auf der Strecke Altdorf-Cadenazzo zum Erliegen; begreiflicherweise, weil die Wartezeiten und alles Drum und Dran einfach nicht mehr verhältnismässig sind im Vergleich zur Transportstrecke.

Deshalb haben wir uns in den letzten Jahren für eine intensive Förderung des kombinierten und des Huckepackverkehrs Grenze-Grenze eingesetzt. Sie haben dabei mitgeholfen – mit dem Leistungsauftrag SBB, mit der Einführung des Huckepackverkehrs als gemeinwirtschaftliche Leistung, eine sehr wesentliche Grundlage für unsere Politik seit dem 1. Januar. Wir haben dort bereits eine recht beachtliche Kapazität; sie wird beim bemannten Huckepack allerdings bisher nur etwa zur Hälfte mit etwa 23 000 Sendungen pro Jahr ausgenützt. Beim unbemannten Huckepack haben wir eine Grössenordnung von 70 000 Sendungen, und er wird nun kontinuierlich erhöht. Die Kapazität für bemannten und unbemannten Huckepack, also die rollende Strasse, wird kontinuierlich erhöht, bis wir in etwa einem Jahr auf eine Kapazität von 180 000 Sendungen kommen. Die Nachfrage ist allerdings noch nicht soweit entwickelt. Wir wollen aber diese Nachfrage fördern, indem wir auch die technischen Voraussetzungen verbessern. Ich komme anschliessend bei der Interpellation von Ständerat Cavelti noch auf die Frage der Terminals Süd und Nord – das ist eine wichtige Frage – zurück. Dann wollen wir auch eine Erweiterung des Profils am Gotthard vornehmen. Sie wissen, wir haben ein Standardprofil von 3,70 m; nun sind wir aber durch technische Verbesserungen schon ab 1. Januar 1988 in der Lage, beim bemannten Huckepack, Profile von 3,80 m anzunehmen, beim Einsatz von Taschenwagen sogar 3,90 m hohe Fahrzeuge.

Um die Nachfrage zu steigern, die Attraktivität des Huckepackverkehrs zu erhöhen, haben wir auch – abgestützt auf den neuen Leistungsauftrag SBB – finanzielle Massnahmen getroffen. Man kann sagen, dass mit diesen Preismassnahmen, die seit 1. Januar in Kraft sind, im Durchschnitt Verbilligungen von etwa 200 Franken pro Verlad möglich wurden, und seit Oktober haben die SBB einen weitem Sonderrabatt von 50 Franken pro Verlad eingeführt, also im Schnitt insgesamt – das hängt ab von den Tonnagen, von der Grösse der Gefährte, von den Strecken, vom Tag/Nacht-Sprung – Verbilligungen von rund 250 Franken pro Verlad. Es entspricht dem Anliegen der Interpellation, dass der Transport über Huckepackverlad etwa gleich teuer sein soll wie die Selbstfahrkosten. Das ist nach meinen Unterlagen heute gewährleistet. Die Selbstfahrkosten – auch wieder je nach Fahrzeug usw. – bewegen sich um etwa 500 Franken. Diese Summe können wir nun bei Gewichten, die über 28 Tonnen hinausgehen, auch beim Autoverlad einhalten. Der Huckepackverkehr ist also marktfähig.

Ein Problem bleibt natürlich die Begrenzung auf 3,80 m Profile beim bemannten Huckepack. Das betrifft natürlich Fahrzeuge, die 4 m Lichtraum benötigen würden. Ein Problem bleibt natürlich auch der Zeitaufwand; je nach Tageszeit, je nach Wochentag geht das Selbstfahren natürlich immer noch wesentlich schneller als der Verlad. Auch da müssen wir noch mehr tun. Wir unternehmen alles, was möglich ist, aber – Herr Jelmini hat recht – eine grundlegende Verbesserung ist erst mit einem neuen Basistunnel möglich. Dann wird nicht nur die Strecke kürzer, sondern die Fahrzeit wird auch durch die höhere Geschwindigkeit von etwa 160 Stundenkilometern ganz massiv verkürzt. Ich glaube, dass dann die Fahrzeit Grenze-Grenze – nicht für Kurzstrecken – sogar kürzer sein wird als beim Selbstfahren der Strasse.

Der Bundesrat und die SBB werden selbstverständlich den Huckepackverkehr durch technische Massnahmen, durch Ausbauten – der Ausbau Monte Olimpino, Chiasso-Como, ist in vollem Gang –, durch eine richtige Preispolitik und Uebernahme allfälliger Unterkostendeckungen als Abgeltungen zulasten des Bundes weiter fördern. Das darf den Bundeshaushalt einiges kosten, weil darin – wenn man in der Politik überhaupt von moralischer Rechtfertigung sprechen will – die Rechtfertigung für das unverrückbare Festhalten an den 28 Tonnen liegt, denn so bringen wir unsere

Nachbarländer damit nicht in Schwierigkeiten. Sie können ihre 38, 40 und 44 Tonnen an die Grenze bringen und dort auf die SBB verladen und hinunter an die Südgrenze fahren; wenn Italien sie mit 44 Tonnen aufnimmt, dann ist das nicht unser Problem. Wenn das zeitlich richtig und auch preislich marktgerecht geschieht, dann ist das ein valables Angebot der Schweiz für den europäischen Transitverkehr, und unsere Position in der europäischen Verkehrspolitik ist nicht nur gut, sondern sie ist auch absolut legitimiert. Das ist die Strategie oder die Verkehrspolitik des Bundesrates mit Blick auf unsere Stellung in Europa. Das, was mit der Interpellation von Ständeratspräsident Masoni und Ständerat Jelmini angestrebt wird, deckt sich durchaus mit den Intentionen des Bundesrates.

M. Jelmini: Je remercie Monsieur le Conseiller fédéral. Je prends note des intentions qui ont été exprimées par le Conseil fédéral et je me déclare satisfait dans l'espoir que les réalisations ne se feront pas trop attendre.

87.580

### Interpellation Cavelti

#### Huckepackterminal in Chiasso. Vermeidung eines Lastwagenkrieges

#### Terminal de ferroutage à Chiasso. Prévention d'une guerre des camions

##### Wortlaut der Interpellation vom 1. Oktober 1987

Der Druck der EG-Staaten auf die Schweiz, unsere auf 28 Tonnen beschränkten Gewichtslimiten auf 40 oder gar 44 Tonnen zu erweitern, verbunden mit der Aufhebung des Nachtfahrverbots für Lastwagen und der Zulassung breiterer Fahrzeuge, ist enorm. Der Bundesrat hat sich mit Erfolg dagegen gewehrt und verdient dafür grossen Dank. Die vom Bundesrat langfristig anvisierte Lösung kann nur in einer alle Bedürfnisse befriedigenden Eisenbahn-Alpentransversale liegen, die nach der hier vertretenen Auffassung im europäischen Interesse sowohl den Verkehr aus dem deutsch-französischen Rheinland über Basel-Gotthard wie jenen aus dem Raum Stuttgart-Nürnberg-München über Chur-Tessin nach Italien bewältigen muss (Y-Alpentransversale).

Es ist jedoch notwendig, bis zur Erstellung der Alpentransversale bereits kurzfristig Lösungen anzubieten, damit die auf der Strasse bei uns nicht zugelassenen schweren Lastwagen durch die Schweiz von Grenze zu Grenze auf der Schiene transportiert werden können. Einer kürzlichen Pressekonferenz der SBB war zu entnehmen, dass mit relativ geringem Aufwand an Zeit und Geld die geringe Kapazität der Gotthardstrecke im Huckepack- und Containerverkehr bereits verdoppelt werden kann.

Neben der Kapazitäts-, Geschwindigkeits- und Kostenfrage erhebt sich im Nord-Süd-Verkehr immer auch jene nach der Abnahme des Verkehrs durch die Anschlussländer, namentlich Italien. Frequenzstatistiken zeigen, dass die italienische Staatsbahn seit Jahrzehnten keinen zusätzlichen Verkehr bewältigt und die Hauptanstrengungen Italiens auf dem Verkehrssektor nach wie vor bei der Strasse liegen.

Sollen unsere Anstrengungen im Eisenbahnsektor eine zügige Fortsetzung im Süden erhalten, so müssen sie darauf ausgerichtet sein, dass der Güterverkehr an der italienischen Grenze auch von der italienischen Nationalstrasse übernommen werden kann. Im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr heisst dies, dass ein Terminal möglichst nahe der italienischen Nationalstrasse und verbunden mit dieser zu errichten ist. Da die SBB und Private in Chiasso dafür

geeignetes Gelände besitzen, liegt die Möglichkeit nahe, die Anlagen daselbst zu errichten und durch eine zollfreie Strasse mit der italienischen Nationalstrasse zu verbinden. Die Anlage sollte in einer Dimension erstellt respektive geplant werden, die auch den späteren Bedürfnissen der Alpentransversale zu genügen vermag. Aus arbeitsrechtlichen Gründen (keine Streiks) soll sie auf Schweizer Gebiet und nach schweizerischem Recht betrieben werden. Bau und Finanzierung der Anlagen können durch eine zu gründende schweizerische Gesellschaft mit allfälliger Beteiligung des Bundes und/oder der SBB erfolgen, wobei Kapital- und Betriebskosten aus Treibstoffzollgeldern unter dem Titel «Entlastung der Strasse» und aus allgemeinen Mitteln unter dem Titel «Umweltschutz» sicherzustellen wären.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, dem intensiven Verlangen der Nachbarländer nach einer Erweiterung der bestehenden Limiten für Lastwagen kurzfristig und längerfristig zu widerstehen?
2. Mit welchem zeitlichen und finanziellen Aufwand ist eine namhafte Vergrößerung der Kapazitäten im kombinierten Verkehr auf der Gotthardstrecke möglich?
3. Könnte in Chiasso (neben dem dortigen SBB-Rangierbahnhof) durch eine private Gesellschaft auf geeignetem Areal eine den Marktbedürfnissen längerfristig genügende Verladeanlage für den Kombiverkehr erstellt und im Rahmen der Treibstoffzollgesetzgebung mitfinanziert werden?
4. Liesse sich die unter Ziffer 3 postulierte Anlage durch eine zollfreie Strasse direkt mit dem italienischen Autobahnnetz verknüpfen und als Teil des Nationalstrassennetzes bzw. als Huckepackanlage mitfinanzieren?

##### Texte de l'interpellation du 1er octobre 1987

Les pressions qu'exercent les Etats membres de la Communauté européenne sur la Suisse afin de l'amener à porter à 40 tonnes, voire à 44 tonnes, les limites de poids qui sont, chez elle, fixées à 28 tonnes, ou encore à lever l'interdiction faite aux camions de rouler la nuit et à autoriser des véhicules d'une largeur plus importante que ce n'est actuellement le cas à circuler sur les routes, ces pressions sont considérables. Le Conseil fédéral a jusqu'ici réussi à y faire face avec succès, qu'il en soit ici félicité. Il faut cependant trouver une solution, et le Conseil fédéral ne pourra qu'approuver l'idée d'une ligne de chemin de fer traversant les Alpes qui tiendrait compte de toutes les parties concernées; nous estimons quant à nous que les intérêts de l'Europe commandent que cette ligne ferroviaire soit capable d'accueillir aussi bien le trafic provenant des régions de France et d'Allemagne situées au nord de la Suisse et empruntant l'axe Bâle-St-Gothard que celui qui, provenant de la région Stuttgart-Munich, passe par Coire et le Tessin pour se rendre en Italie (ligne en Y traversant les Alpes).

Il importe cependant, en attendant que cette ligne soit construite, de prendre immédiatement des mesures destinées à permettre aux camions trop lourds de traverser la Suisse par rail. Les CFF, dans une récente conférence de presse, ont affirmé que la multiplication par deux de la capacité d'accueil actuelle – assez faible – de la ligne du Gothard en matière de transports par ferroutage et par conteneurs ne requerrait que relativement peu d'argent et de temps.

En plus des questions de capacité d'accueil, de vitesse et de coût, le trafic nord-sud pose un quatrième problème, qui est celui de la prise en charge du trafic par les pays limitrophes, surtout l'Italie. Les statistiques montrent que depuis plusieurs décennies les transports effectués par les chemins de fer italiens stagnent et que les efforts de l'Italie continuent de porter surtout sur la route.

Par conséquent, si nous voulons que nos efforts dans le domaine ferroviaire trouvent au sud un prolongement, ils doivent viser à permettre, à la frontière italienne, la prise en charge par le trafic routier des marchandises transportées par le rail. Cela signifie qu'il faudra construire un terminal le plus près possible de la route nationale italienne et les relier l'un à l'autre au moyen d'une route exempte de poste de

## **Interpellation Masoni Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze**

### **Interpellation Masoni Trafic de transit par ferroutage**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1987   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | IV   |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Wintersession                                |
| Session             | Session d'hiver                              |
| Sessione            | Sessione invernale                           |
| Rat                 | Ständerat                                    |
| Conseil             | Conseil des Etats                            |
| Consiglio           | Consiglio degli Stati                        |
| Sitzung             | 08   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 87.575                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 15.12.1987 - 17:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 653-655                                      |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 016 097                                   |

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.