

und erfolgreiche Nordwestschweizer Tarifverbund, obwohl auch dort die Uebertragbarkeit der Ausweise für die SBB nicht existiert, von den SBB und vom Bundesamt als Sündenfall bezeichnet wird. Das war kein Sündenfall, das war eine reife Frucht vom Baum der Erkenntnis! Auch wenn man zuständigenorts noch nicht gewillt ist, dem zuzustimmen, sollte wenigstens zur Kenntnis genommen werden, dass Sündenfälle nicht rückgängig gemacht werden können. Das lehrt schon die Bibel. Der Nordwestschweizer Tarifverbund ist ein Präzedenzfall, der nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist. Er ist eine Realität, an der die SBB und das Bundesamt Mass nehmen sollten, schon aus Gründen der Gerechtigkeit.

Ich bitte Sie, meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrat **Ogi**: Weil wir bessere Lösungen, Frau Ständerätin Bühler, in Bern nicht abblocken wollen, weil wir bereit sind, bessere Lösungen – wenn sie wirklich besser sind – zu studieren, weil wir bereit sind, auf sie einzugehen, weil wir bereit sind, flexibel zu sein, und weil wir bereit sind, auch unternehmerisch zu denken und zu handeln, nehme ich namens des Bundesrates Ihr Postulat zur Ueberprüfung an. Wir werden prüfen, ob all das, was Sie jetzt gesagt haben, wirklich so gut ist. Wenn es gut ist, werden wir mit Vorschlägen aufwarten.

*Ueberwiesen – Transmis*

87.808

## Postulat Flückiger

### Gesamtkonzeption für den Güterverkehr

#### Elaboration d'une conception globale pour le trafic des marchandises

*Wortlaut des Postulates vom 18. Dezember 1987*

Der Bundesrat wird eingeladen, eine Gesamtkonzeption für den Güterverkehr auszuarbeiten und das Parlament darüber zu informieren.

Diese Konzeption soll insbesondere enthalten:

1. Eine Analyse des gegenwärtigen Güterverkehrs auf Schiene und Strasse sowie seiner zukünftigen Entwicklung im Bereich des Transitverkehrs, der Inland- und der Lokalverbindungen;
2. Lösungsvorschläge, welche den Bedürfnissen des Umweltschutzes, der schweizerischen Wirtschaft, den internationalen Beziehungen und einer optimalen Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und den privaten Transportunternehmen Rechnung tragen;
3. Den Investitionsbedarf, die Finanzierungsmöglichkeiten sowie Vorschläge zur Gestaltung der Tarifpolitik für den öffentlichen Güterverkehr.

*Texte du postulat du 18 décembre 1987*

Le Conseil fédéral est invité à élaborer une conception globale pour le trafic des marchandises et à en informer le Parlement.

Cette conception doit comprendre en particulier:

1. Une analyse du trafic des marchandises rail et route actuel et de son évolution future dans le domaine du transit, des liaisons intérieures et locales;
2. Des propositions de solution en tenant compte des exigences de la protection de l'environnement, de l'économie nationale et des relations internationales et d'une collaboration optimale entre les transports publics et les entreprises de transport privé;
3. Les besoins pour les investissements, les possibilités de financement et les propositions pour l'aménagement de la politique des tarifs pour le transport public des marchandises.

*Mitunterzeichner – Cosignataires*: Béguin, Ducret, Hänsenberger, Hefti, Hunziker, Jagmetti, Masoni, Villiger (8)

**M. Flückiger**: Depuis quelques années se développent et s'affrontent deux conceptions opposées du trafic marchandises dans notre pays. Est-ce l'introduction de la taxe poids lourds qui a été le détonateur des divergences entre, d'une part, les pragmatiques qui démontrent que la route et le rail sont complémentaires et, d'autre part, les partisans de restrictions à la circulation routière, restrictions incontournables pour défendre l'environnement, selon ces derniers? C'est possible. Toujours est-il, qu'aujourd'hui, certains milieux préconisent des mesures contraignantes qui, si elles étaient appliquées, auraient pour effet pratiquement de bannir le transport de marchandises par camions, dits lourds, de notre réseau routier, cela, Mesdames et Messieurs, en contradiction avec nos intérêts économiques autant qu'avec notre vocation internationale historique de permettre le passage nord-sud des personnes et des biens.

Crainte exagérée? Sûrement pas si l'on sait qu'à une législation routière qui passe pour la plus sévère et la plus restrictive d'Europe on voudrait encore ajouter des chicanes allant, par exemple, jusqu'à l'interdiction de dépasser pour les camions empruntant nos autoroutes. Autant dire que nos routes nationales seraient alors impraticables, partagées dans chaque sens en deux files parallèles de véhicules, l'une lente (les camions), l'autre à peine plus rapide (les automobiles légères). Nous aurions enfin inventé le véritable train routier!

Dans le temps où fleurissent de telles propositions, le trafic marchandises par routes continue à augmenter et la Suisse demeure, elle, intangible au centre géographique de l'Europe de l'Ouest. Elle n'a les moyens ni d'enrayer le premier ni de changer le second de ces deux éléments. Par contre, ses autorités ont le devoir d'analyser le développement du trafic marchandises et d'élaborer les solutions qui font actuellement défaut et cela pour l'avenir proche et lointain. En effet, n'est-il pas patent que de nombreux tronçons de nos autoroutes sont d'ores et déjà saturés? On ne le contestera pas, pas plus que l'on ne peut contester que, dans les vallées alpestres conduisant au tunnel du Gothard, les nuisances du trafic lourd et du tourisme atteignent la cote d'alerte, notamment en ce qui concerne la pollution atmosphérique.

Si dans les milieux officiels on est acquis au couplage route/rail pour faire face à cette situation, par contre l'extention souhaitée du ferroutage, de même que l'acheminement de conteneurs, se heurte à des obstacles dus aux insuffisances d'infrastructure, manque de matériel roulant, tunnels trop bas, auxquels s'ajoute une politique tarifaire pas vraiment compétitive. Ce qui fait que la route continue sa progression et explique, peut-être en partie, que les comptes des CFF pour 1987, font ressortir que le trafic marchandises a diminué de 1,5 pour cent durant l'exercice et les produits générés par ce dernier de 2,2 pour cent.

Ces constatations objectives de l'évolution du trafic marchandise et de quelques-uns des paramètres à prendre en considération – augmentation par la route, diminution par le rail – s'inscrivent sur fond de grands projets de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. La «gué-guerre» des variantes a commencé. On joue le Gothard contre le Loetschberg-Simplon, à moins que ce ne soit les deux contre la variante en Y entre Tessin, Uri et Grisons, ou encore l'inverse. Bref, au stade exploratoire on peut parler d'imbroglie. Vient encore s'y ajouter la volonté affichée des promoteurs du canal du Rhône au Rhin, de faire en sorte que cette voie navigable s'impose comme l'alternative au trafic marchandises routier et ferroviaire que l'on ne parviendra plus à maîtriser, pensent-ils.

Comment ne pas supputer également les effets induits sur le trafic marchandises de l'accomplissement du grand marché intérieur de la Communauté économique européenne? Certes, nous savons que tout ne sera pas fondamentalement bouleversé au douzième coup sonnant à l'horloge de la CEE, le 31 décembre 1992. Mais que cela dérange ou non, à

compter de cette date, sinon des années immédiatement après, la compétition économique en Europe obéira à des règles nouvelles et il serait bien étonnant que les conditions de la concurrence, en matière de transport aussi, ne s'en trouvent pas rendues plus âpres pour nos entreprises nationales. La Suisse aura alors intérêt à surmonter ses contradictions internes, partagée qu'elle est entre ses hantises écologiques et une légitime ambition de maintenir son niveau de vie.

C'est pourquoi il nous paraît indispensable, dans l'intervalle, d'opter pour une conception du trafic marchandises claire, précise, conforme à l'économie de marché, respectueuse des prescriptions praticables en matière de protection de l'environnement, impliquant une collaboration harmonisée entre le rail et la route, concernant naturellement les entreprises publiques et concessionnaires et, dans les limites du droit, celles du secteur privé.

Ainsi devrait-on parvenir à optimiser aussi bien le trafic marchandise de transit que la distribution rationnelle des marchandises sur l'ensemble du territoire national. Dans ce dessein, la standardisation et l'acheminement commandés par ordinateurs devront être développés au maximum d'efficacité permise par l'évolution technologique.

L'élaboration d'une conception globale pour le trafic marchandises, que nous demandons au Conseil fédéral de réaliser, définira, outre les lignes de force dudit concept, les investissements nécessaires et leur financement, de même qu'une politique tarifaire en accord avec les objectifs visés. Enfin, sans que notre postulat en fasse explicitement mention, le Conseil fédéral est invité à prendre en compte les pénétrantes ferroviaires et routières d'accès à notre pays et à faire des propositions susceptibles d'aboutir à une valorisation, ou à une revalorisation dans certains cas, de points frontières qui ne demandent qu'à se développer, soulageant par la même occasion les grands axes surchargés.

*Ueberwiesen – Transmis*

*Schluss der Sitzung um 11.00 Uhr  
La séance est levée à 11 h 00*

### Dritte Sitzung – Troisième séance

**Mittwoch, 2. März 1988, Vormittag  
Mercredi 2 mars 1988, matin**

8.00 h

*Vorsitz – Présidence: M. Masoni*

87.074

### Raumplanungsbericht 1987

#### Aménagement du territoire. Rapport 1987

Bericht des Bundesrates vom 30. November 1987 (BBI 1988 I, 871)  
Rapport du Conseil fédéral du 30 novembre 1987 (FF 1988 I, 822)

*Antrag der Kommission  
Kenntnisnahme vom Bericht  
Proposition de la commission  
Prendre acte du rapport*

**Zimmerli, Berichterstatter:** Nachdem sich der Gesetzgeber während Jahren schwergetan hatte, den ihm vom Schweizer Volk im Jahre 1969 erteilten Rechtsetzungsauftrag auf dem Gebiete des Raumplanungsrechts zu erfüllen – ein erstes Raumplanungsgesetz hat bekanntlich im Jahre 1976 Schiffbruch erlitten –, konnte am 1. Januar 1980 das heute geltende Bundesgesetz über die Raumplanung in Kraft treten. Es enthält die im ersten Gesetz umstrittenen Instrumente nicht mehr. Es ist weniger technokratisch angelegt. Es spricht einem einfacheren Planungssystem das Wort und baut auf die verantwortungsbewusste Mitwirkung der Kantone, die zum föderalistischen, aber bundestreuem Vollzug des eidgenössischen Raumplanungsrechts aufgerufen sind. Das Raumplanungsgesetz trat indessen in einem Zeitpunkt in Kraft, wo trotz vorsorglicher Massnahmen des Bundesgesetzgebers vieles auf dem Gebiete der Raumplanung und der Bodennutzung bereits negativ präjudiziert war und von den Kantonen, angesichts ihrer eigenen Ordnung des Raum- und Planungsrechtes, sehr erhebliche Anstrengungen verlangt werden mussten.

Nach acht Jahren Praxis mit dem Raumplanungsgesetz erstattet uns der Bundesrat nun einen umfassenden Bericht über den Stand der Raumplanung in Bund und Kantonen, und zwar ohne dass er dazu gesetzlich verpflichtet gewesen wäre. Den äusseren Anlass dazu bilden einerseits der Umstand, dass die den Kantonen angesetzten gesetzlichen Fristen für den Erlass von Richt- und Nutzungsplänen Ende 1987 abgelaufen sind – die Frist für die Richtpläne wurde bekanntlich einmal verlängert –, andererseits die Diskussion um eine Revision des Raumplanungsgesetzes und um die Schwierigkeiten beim Vollzug des eidgenössischen Raumplanungsrechts. Das zur Ausgangslage.

Ihre Kommission – sie hat am 18. Februar 1988 getagt – begrüsst diesen Bericht, der dazu beitragen soll, die Anliegen der Raumplanung noch besser als bisher bei Volk und Ständen zu verankern, und dem Bundesrat Gelegenheit gibt, angesichts der seit 1980 teilweise veränderten Rahmenbedingungen und gewandelten Auffassungen des Plans die unvermeidlichen Zielkonflikte aufzuarbeiten und den Gesetzgeber über die raumplanerischen Prioritäten der Exekutive zu orientieren.

Vor diesem Hintergrund einen substantiellen Raumplanungsbericht zu verfassen, ist ein anspruchsvolles und schwieriges Vorhaben. Der Bericht soll vollständige Problemskizzen enthalten. Er soll nichts verschweigen und

## **Postulat Flückiger Gesamtkonzeption für den Güterverkehr**

## **Postulat Flückiger Elaboration d'une conception globale pour le trafic des marchandises**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.808
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	27-28
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 309

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.