

sen fernzuhalten und im kombinierten Verkehr auf der Schiene durch unser Land zu führen. Im Hinblick auf die Verhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft über den Transitverkehr wurden die SBB und die BLS beauftragt darzulegen, welche Angebotsverbesserungen im Huckepackverkehr bis zur Inbetriebnahme einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale noch möglich sind. Gegenstand der Untersuchungen ist auch die Schaffung eines Vier-Meter-Huckepackkorridors, damit alle Strassenfahrzeuge mit den in der EG üblichen Abmessungen zum Transport angenommen werden können.

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

Die Gotthardbahn weist heute zwar von den schweizerischen Transitachsen das günstigste Lichtraumprofil auf. Dessen Ausweitung für den Huckepacktransport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen wäre aber mit grossen bautechnischen und bahnbetrieblichen Schwierigkeiten verbunden. Sie wäre auch erst nach langer Bauzeit mit entsprechend hohem Aufwand möglich.

Für einen Vier-Meter-Huckepackkorridor stehen damit die Linienführung durch den Lötschberg und die Umfahrroute via St. Maurice im Vordergrund. Die Umfahrroute erfordert im Vergleich zu jener durch den Lötschberg einen geringeren Bauaufwand für die Profilausweitung. Die Fahrzeit der Huckepackzüge wäre aber erheblich länger.

Bei beiden Varianten müssen die Verlade- und Entladeanlagen wegen der zu engen Tunnel auf der Simplon-Südrampe in Iselle gebaut werden. Auf der italienischen Strecke zwischen Iselle und Domodossola könnten im Huckepackverkehr nur 3.50 m hohe Strassenfahrzeuge zugelassen werden.

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 zwischen unserer Nordgrenze und Italien so rasch als möglich bereitstellen.

Die vom Motionär geforderte Huckepackverbindung Vallorbe(Genf)-Simplon-Italien hält er aber nicht für zweckmässig. Aus diesen Regionen besteht kaum Nachfrage für den Bahntransport von Strassenfahrzeugen, da für den Verkehr zwischen Frankreich und Italien zwei direkte Autobahnen (Mont Blanc und Fréjus) zur Verfügung stehen.

Abschliessend kann folgendes festgehalten werden:

Der Bundesrat ist mit der Zielrichtung der Motion, im Nord-Süd-Verkehr für den Huckepacktransport von 4 m hohen Strassenfahrzeugen einen Korridor zu schaffen, grundsätzlich einverstanden. Er kann die Motion aber wegen ihrer konkreten Begehren nicht annehmen. Für einen Entscheid sind noch weitere Abklärungen nötig. Der Bundesrat muss sich, namentlich auch für die Gespräche auf internationaler Ebene, den nötigen Handlungsspielraum wahren. Er beantragt deshalb Umwandlung der Motion in ein Postulat.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

##### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

88.304

## **Motion Scheidegger**

### **Agglomerationsverkehrspolitik**

#### **Trafic dans les agglomérations**

##### *Wortlaut der Motion vom 29. Februar 1988*

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen sind, dass namhafte Beiträge auch an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen geleistet werden können. Im weiteren sollen im Regionalverkehr, und dabei insbesondere auch im Agglomerationsverkehr, alle öffentlichen Transportunternehmungen, die gleichartige Leistungen erbringen, seitens des Bundes gleichbehandelt werden.

##### *Texte de la motion du 29 février 1988*

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet prévoyant qu'une part suffisante des recettes obtenues par la perception des droits de douane sur les carburants soit versée aux cantons, afin de permettre de subventionner convenablement la construction et l'entretien des routes communales aussi.

En outre, toutes les entreprises assurant les transports publics sur le plan régional, dans les agglomérations notamment, doivent être traitées de façon identique par la Confédération si elles offrent des prestations équivalentes.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Büttiker, Cevey, Eggenberg-Thun, Fehr, Frey Claude, Kohler, Loretan, Martin Paul-René, Perey, Petitpierre, Pidoux, Savary-Vaud, Segond, Wanner (14)

##### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Erstmals in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik dürfte es vorgekommen sein, dass sich Vertreter des Bundes, des Kantons, der Region und der Kernstadt zusammengefunden haben, um Lösungsmöglichkeiten für eines der grössten Sorgenkinder unseres Landes – den Agglomerationsverkehr – zu erarbeiten. Dies geschah unter Beachtung der Anliegen einer Gesamtverkehrspolitik und dabei speziell jener des Regionalverkehrs:

Die Agglomerationsverkehrsstudie Bern (eine Pilotstudie zur Verkehrspolitik in den Agglomerationen) wurde der Öffentlichkeit am 15. Januar 1988 vorgestellt. Der Bericht zeigt einmal mehr deutlich, dass Lösungen des Agglomerationsverkehrs nicht nur von den Agglomerationen selbst getroffen werden können. Es braucht Neuregelungen dieses Problems mit massgeblicher Mithilfe des Bundes, die aber auch den im ländlichen Raum gelegenen Städten und ihrem Hinterland zugute kommen. Dabei soll der öffentliche Verkehr unabhängig von der Art der Transportunternehmung unterstützt werden. Im weiteren sollen die auf Gemeindestrassen «erwirtschafteten» Treibstoffzollerträge diesen Strassen in vermehrter Masse zugeführt werden. In den Agglomerationen erwachsen dem Bund Treibstoffzollerträge, die weit über das hinausgehen, was er selbst für Strassen ausgibt.

##### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 9. November 1988*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988*

1. Die Motion beinhaltet zwei verschiedene Forderungen, welche in der Folge separat behandelt werden:

Einerseits wird der Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen seien, damit diese namhafte Beiträge an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen leisten können.

Andererseits soll der Bund alle öffentlichen Transportunternehmen, welche im Regional- und insbesondere im Agglomerationsverkehr gleichartige Leistungen erbringen, gleichbehandeln. Diese Forderung läuft darauf hinaus, dass der konzessionierte Regional- und Agglomerationsverkehr inklusive städtische Verkehrsbetriebe und PTT-Automobilien vermehrt bzw. neu in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen soll.

2. Gemäss Bundesverfassung ist das Strassenwesen, also der Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen, im allgemeinen Sache der Kantone und Gemeinden. Einzig die Nationalstrassen sind ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. An die Aufwendungen, die die Kantone für ihr Strassenwesen haben, erhalten sie vom Bund gemäss Bundesverfassung und Treibstoffzollgesetz (TZG) neben verschiedenen werkgebundenen Beiträgen auch allgemeine, d. h. nicht an die Errichtung oder den Unterhalt bestimmter Werke gebundene Beiträge an die Strassenlasten und für den Finanzausgleich im Strassenwesen. Dabei stehen bedeutende Beträge im Spiel. Im Jahre 1986 erhielten die Kantone unter diesen Titeln gesamthaft 403 Millionen Franken und im Jahre 1987 411 Millionen Franken ausbezahlt. Die Betreffnisse werden ihnen nach einem im TZG und in der Verordnung über die nicht werkgebundenen Treibstoffzollanteile niedergelegten Verteilschlüssel zugeteilt. Wie die Kantone diese Beträge für ihre eigenen Bedürfnisse und auf die Gemeinden aufteilen, richtet sich nach dem kantonalen Recht. Nach Artikel 4 Absatz 5 des TZG wird der Anteil am Treibstoffzollertrag für Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 12 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle. Die Festlegung erfolgt im Rahmen des Finanzplans. Zurzeit werden den Kantonen über das gesetzliche Minimum von 12 Prozent hinaus 150 Millionen Franken jährlich ausbezahlt. Dieser Betrag kann so lange ausgerichtet werden, als die aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gespeisene Rückstellung Strassenverkehr abzubauen ist. Fällt die Rückstellung unter den Stand einer angemessenen Ausgleichsreserve, müssen entweder die Strassenverkehrsausgaben gesenkt oder der Treibstoffzollzuschlag erhöht werden. Dabei wird die Kostenunterdeckung bei den Gemeindestrassen mitzuberücksichtigen sein. Indessen kann der Bund den Kantonen nicht vorschreiben, die nicht werkgebundenen Beiträge an die Gemeinden weiterzugeben. Er würde damit gegen das föderalistische Prinzip der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verstossen.

3. Was die Gleichbehandlung der öffentlichen Transportunternehmen des Regional- und Agglomerationsverkehrs betrifft, so wurde vom Bundesrat verschiedentlich versucht, eine Gleichbehandlung der SBB und der KTU im Regionalverkehr zu erzielen. Das hätte aber vorausgesetzt, dass sich die Kantone auch an der Abgeltung des SBB-Regionalverkehrs beteiligt hätten. Durch die Mehrleistungen des Bundes im Zusammenhang mit der Neuregelung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen hätten die Mehraufwendungen der Kantone für den regionalen öffentlichen Verkehr ausgeglichen werden können. Indessen scheiterte diese Lösung am Widerstand der Kantone. Der Bundesrat ist jedoch weiterhin bereit, eine derartige Gleichbehandlung zu prüfen. In diesem Sinne hat er bereits mit der Botschaft vom 18. November 1987 über die Aenderung des Eisenbahngesetzes eine Angleichung der Abgeltung der gemeinschaftlichen Leistungen der konzessionierten Transportunternehmen an die für die SBB geltende Ordnung beantragt.

4. Der Bundesrat prüft die unter Ziffer 2 und 3 angesprochenen Bereiche nicht zuletzt auch im Lichte der abgelehnten Vorlage über die Koordinierte Verkehrspolitik (KVP) einerseits und der jetzt in Ausführung befindlichen «Bahn 2000» andererseits. Er hat Verständnis für die Stossrichtung der Motion.

In Frage stehen Aenderungen des Treibstoffzollgesetzes und des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen. Sie sind im Gesamtzusammenhang der anstehenden Verkehrsprobleme im Sinne einer längerfristigen koordinierten Politik zu beurteilen. Sollten sich gesetzliche Aenderungen aufdrängen, wird der Bundesrat die nötige Vorlage wenn möglich noch in dieser Legislaturperiode den eidgenössischen Räten unterbreiten.

henden Verkehrsprobleme im Sinne einer längerfristigen koordinierten Politik zu beurteilen. Sollten sich gesetzliche Aenderungen aufdrängen, wird der Bundesrat die nötige Vorlage wenn möglich noch in dieser Legislaturperiode den eidgenössischen Räten unterbreiten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

**Präsident:** Der Bundesrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Ueberweisung als Postulat wird bestritten durch Herrn Dreher. Damit ist Diskussion beschlossen.

*Verschohen – Renvoyé*

88.471

**Motion Martin Paul-René  
Öffentlicher Verkehr in  
Agglomerationen. Bundeshilfe  
Développement des transports  
publics d'agglomération. Soutien de la  
Confédération**

*Wortlaut der Motion vom 13. Juni 1988*

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung ein Konzept für die Unterstützung von Projekten zum Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Bund vorzulegen, das sich auf die bestehenden Verfassungsbestimmungen stützt.

*Texte de la motion du 13 juin 1988*

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un concept de soutien par la Confédération des projets de développement des transports publics dits d'agglomération dans le cadre des dispositions constitutionnelles existantes.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Aregger, Béguelin, Bonvin, Brélaz, Cavadini, Cevey, Darbellay, Ducrot, Etique, Fehr, Frey Claude, Friderici, Jeanprêtre, Kohler, Loretan, Maitre, Martin Jacques, Matthey, Meizoz, Mühlemann, Nabholz, Perey, Petitpierre, Rebeaud, Ruffly, Savary-Vaud, Schmidhalter, Spoerry (29)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Le peuple et les cantons suisses viennent de rejeter le projet de politique coordonnée des transports. Ce refus prive la Confédération d'intervenir dans plusieurs secteurs de l'activité de nos transports publics et il convient d'examiner comment les problèmes posés pourront être résolus par d'autres voies et moyens.

Un problème d'importance majeure concerne les transports publics d'agglomération. Les transports publics des grandes villes véhiculent chaque année, sur de courtes distances, 755 millions de voyageurs. Les CFF, à titre de comparaison, en transportent 230 millions, sur de plus longues distances, il est vrai. Le rôle fondamental des transports publics d'agglomération n'est plus à démontrer: il s'accroît avec les problèmes posés par la pollution et le bruit de la circulation privée.

De plus, ces transports joueront un rôle toujours plus déterminant pour l'usage de nos CFF eux-mêmes. C'est par les transports d'agglomération que la clientèle la plus nombreuse se rendra vers les gares, qu'elle vienne de l'intérieur

## **Motion Scheidegger Agglomerationsverkehrspolitik**

### **Motion Scheidegger Trafic dans les agglomérations**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.304
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1915-1916
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 953