

bare Entlastung um 4,5 Prozent der Fahrzeugfrequenz ist zudem relativ bescheiden und steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Schwierigkeiten.

Im übrigen betrifft die Motion den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Verordnungszuständigkeiten. Übungsge-  
mäss muss der Bundesrat schon aus diesem Grund Ablehnung der Motion beantragen.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

**Schmidhalter:** Ich halte nicht an der Motion fest, aber ich stelle den Antrag, sie in Form eines Postulates anzunehmen. Diese Motion hat drei Stossrichtungen:

1. Aufrechterhaltung des Autoverlades durch den Simplontunnel und gleichzeitig auf der Strecke Goppenstein–Brig.
2. Entlastung der Gotthardstrassenroute, speziell des Gotthardstrassentunnels und der Zollabfertigung in Chiasso.
3. Effizienter Beitrag zur Luftreinhaltung im Sinne unserer Umweltschutzgesetzgebung, Förderung des öffentlichen Bahnverkehrs durch Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Zu Punkt 1: Aufrechterhaltung Autoverlad Simplontunnel. Vorerst darf ich dem Bundesrat danken. Im Dezember 1988 hat der Bundesrat die befristete Verbilligung der Autotransporte durch den Simplontunnel, welche Ende 1988 abgelassen wäre, bis 1992 verlängert. Das Problem wäre für den Moment gelöst, aber leider immer noch befristet, da wohl eine Frequenzsteigerung erreicht werden könnte, aber meiner Ansicht nach keine genügende. Anstelle der rund 100 000 Fahrzeuge pro Jahr sollten es nämlich 300 000 Fahrzeuge sein, damit ein annehmbarer Kostendeckungsgrad bei den heute gültigen Fahrpreisen entsteht.

Der Bundesrat hat auch versprochen, 1989 Direktzüge Kandersteg–Iselle einzusetzen. Dies ist für mich die wichtigste Massnahme, da nur mit dem Verlad Kandersteg–Iselle genügende Mehrfrequenzen für den Simplontunnel erreicht werden können. Gleichzeitig wird damit auch die heute stark defizitäre Strecke Goppenstein–Brig aufgewertet. Die BLS möchte nämlich schon seit einiger Zeit den Verlad bis Brig aufheben.

Zu Punkt 2 und 3: Gotthardstrassentunnel. Der Bundesrat führt in seiner Antwort aus, dass bei einer Umleitung von nur 200 000 Fahrzeugen pro Jahr eine Entlastung von etwa fünf Prozent entsteht. Die Reduktion im Schadstoffausstoss von 200 000 Fahrzeugen über eine Strecke von 150 km ergibt eine beachtliche Reduktion, und es werden zusätzlich auch weitere Immissionen – wie Lärm usw. – reduziert.

Besorgniserregend ist aber die Verkehrsentwicklung am Gotthardstrassentunnel. Laut einer Studie der Elektrowatt vom 30. Januar 1987 wird die theoretische Leistungsfähigkeit der Tunnelanlage bereits 1991 überschritten. Gelingt es, die LKW auf die Bahn zu zwingen, wird die Leistungsfähigkeit noch etwa drei Jahre, bis 1994, aufrechterhalten bleiben. Die stündlichen Maxima übersteigen die Kapazität der Tunnelanlage bereits heute. Also gilt es, jede mögliche Massnahme zur Entlastung zu ergreifen, auch wenn sie in der Grössenordnung von nur fünf Prozent liegt; denn verschiedene Massnahmen mit einigen Prozenten ergeben eben auch eine grosse Entlastung.

Umwandlung in ein Postulat: Ich bin mit dem Bundesrat einverstanden, dass die von mir in der Begründung angegebene Pauschalierung – Vignette und Verladeentschädigung als Angebot an der Grenze – in technischer und vor allem rechtlicher Hinsicht kaum lösbare Probleme aufwirft. Der Motionstext ist aber völlig offen formuliert, und es wird nur eine Sonderregelung verlangt. Zudem führt der Bundesrat in seiner Antwort unter Punkt 6 (letztes Alinea) selber die rechtlich mögliche Variante an. Ueber das Finanzdepartement habe ich in Erfahrung gebracht, dass eine gültige Autobahnvignette zum Bezug eines über Treibstoffzollgelder verbilligten Bilettes für den Bahnverlad vorgesehen werden könnte. Im Moment sind nur die Tunnelstrecken Kan-

dersteg–Goppenstein und Brig–Iselle mit je 15 Franken verbilligt.

Ich möchte daher den Bundesrat anfragen, ob er nicht einverstanden wäre, die Motion in Form eines Postulates anzunehmen, damit die Beurteilung der folgenden Problemkreise noch geprüft werden könnte:

1. Verbilligung Autoverlad Kandersteg–Iselle oder Heustrich–Iselle für Vignettenbesitzer;
2. Eventuell die Einführung von Verladezügen speziell für Wohnwagen in der Nacht von Grenze zu Grenze oder auch weitere Massnahmen, vor allem aber Verstärkung des Marketings sowie Reklame und Hinweise längs der Anfahrstrecken.

Sofern nämlich in Zukunft die bereits heute praktisch halbleer fahrenden Züge zwischen Iselle und Kandersteg gefüllt werden könnten, wird der Kostendeckungsgrad um so eher erreicht. Diese Probleme sind sicher auch bei den jetzt laufenden Neat-Untersuchungen aktuell.

Bundesrat **Ogi:** Die Ziele, die der Motionär – jetzt Postulant – aufwirft, sind absolut ehrenwert. Aber Herr Schmidhalter hat es selbst gesagt: die Verwirklichung dieser Ziele ist in technischer, aber auch in wirtschaftlicher und in rechtlicher Hinsicht schwer realisierbar und würde uns vor kaum lösbare Probleme stellen. Ich möchte Sie deshalb bitten, uns die Möglichkeit zu geben, im Rahmen der ganzen Neat-Studien, alle diese Fragen abzuklären. Ich möchte Sie deshalb auch bitten, das Postulat als Postulat abzulehnen.

In diesem Zusammenhang kann ich noch einige Ergänzungen anfügen: Der Autoverlad am Simplon wird auf jeden Fall bis Ende 1992 verbilligt und damit auch weitergeführt. Ich kann ebenfalls die Zusicherung abgeben, dass ab Fahrplanwechsel 1989 auf der Lötschberg–Simplon-Achse ein neues, kundenfreundlicheres und rationelleres Betriebskonzept eingeführt wird. Auch hier sind Verbesserungen im Sinne, wie sie Herr Schmidhalter formulierte, möglich.

In bezug auf die Kosten, die das Anliegen zur Folge hätte, muss ich Ihnen sagen, dass diese sehr hoch wären. Wir müssten mit ungefähr 200 Millionen Franken rechnen. Daraus würden ebenfalls sehr hohe Beförderungskosten pro Fahrzeug entstehen. Ich nehme an, dass man auch hier mit Subventionen helfen müsste.

Ich darf nochmals festhalten: Wir werden alle diese Fragen im Zusammenhang mit der Neat eingehend prüfen. Ich hoffe, im Zusammenhang mit den Neat-Entscheiden Verbesserungen anbieten zu können.

Ich bitte Sie namens des Bundesrates, das Postulat auch als Postulat abzulehnen.

**Le président:** Nous avons deux propositions. M. Schmidhalter a décidé de transformer sa motion en postulat. Le Conseil fédéral propose de rejeter également le postulat.

#### *Abstimmung – Vote*

Für die Ueberweisung als Postulat	91 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen

88.526

#### **Motion Béguelin**

#### **Förderung des kombinierten Güterverkehrs**

#### **Promotion du trafic combiné**

#### *Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988*

Der Bundesrat wird beauftragt, den kombinierten Güterverkehr entscheidend zu fördern. In erster Linie geht es darum,

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-

## **Motion Béguelin Förderung des kombinierten Güterverkehrs**

### **Motion Béguelin Promotion du trafic combiné**

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	88.526
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	359-360
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 206