

der Agglomerationsverkehrs-Finanzierung werden wir ernst nehmen. Sie decken sich mit den aus vielen Vernehmlassungen sprechenden Hauptsorgen. Immerhin müssten wir wohl annehmen, dass beim Verzicht auf eine Agglomerationsverkehrs-Vorlage die Schwierigkeiten des Verkehrs in den Städten nicht kleiner würden.

Lauber: Ich möchte richtigstellen, dass ich die Verfassungsmässigkeit bezweifelt habe, Subventionen an den Agglomerationsverkehr aus der Treibstoffzollkasse zu nehmen. Ich habe aber auch gesagt, dass ich der Meinung bin, man sollte während einigen Jahren die Kantonsanteile an die allgemeinen Strassenbeiträge aufstocken und dabei sowohl die Strassenlasten der Gebirgskantone als auch die Lasten der Städtekantone für den Agglomerationsverkehr berücksichtigen. Ich bin also nicht gegen Zuschüsse an den Agglomerationsverkehr, aber ich bin der Meinung, dass sie nicht aus der Treibstoffzollkasse stammen sollten.

Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen. Das Thema bleibt ja auf dem Tisch. Darum kann ich mich für heute von der Antwort des Bundesrates als befriedigt erklären.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

89.763

Postulat Bühler

Neues SBB-Güterverkehrskonzept. Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe Stratégie du trafic-marchandises des CFF. Collaboration avec le transport routier

Wortlaut des Postulates vom 12. Dezember 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, bei der Ausarbeitung des neuen SBB-Güterverkehrskonzeptes alle Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe prüfen zu lassen; insbesondere soll eine gemeinsame Finanzierung der Einrichtungen für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse mit dezentralem Umlad einbezogen werden.

Texte du postulat du 12 décembre 1989

Le Conseil fédéral est invité, lors de l'élaboration de la stratégie du trafic-marchandises des CFF, à faire examiner toutes les possibilités de collaboration avec le transport routier, notamment le financement en commun des installations qui serviront au transport combiné rail/route avec transbordement décentralisé.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Miville, Onken, Piller (3)

Frau **Bühler:** Es geht in meinem Postulat um einen Beitrag an die Bewältigung der Zukunft der Bahn, um eine Weichenstellung, um im Bilde zu bleiben. Es soll bei der Ausarbeitung des neuen Güterkonzeptes, das in Bearbeitung ist, die Möglichkeit einer partnerschaftlichen Finanzierung der Einrichtungen für den kombinierten Verkehr mit dem dezentralen Verlad einbezogen werden, eine partnerschaftliche Finanzierung zwischen Autotransportgewerbe und den SBB. Wie das geschehen soll, in welchem Umfang diese Finanzierung geteilt werden soll, wird im Postulat nicht gesagt. Die Frage soll studiert werden.

Was den Güterverkehr anbetrifft, besteht über einige Punkte Konsens. Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, insbesondere des Güterfernverkehrs, ist wünschenswert, ja mit Blick auf die Luftreinhaltung sogar

notwendig. Ferner ist gesichert, dass im Vordergrund der künftigen Lösungen stets der kombinierte Verkehr stehen wird. Denn er gestattet die sinnvollste Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse: für die grossen Distanzen die Schiene, für die Feinverteilung die Strasse. Und schliesslich soll diese wünschenswerte Verlagerung möglichst rasch und effizient vorangetrieben werden.

Aber selbst wenn über die Richtung der Veränderung weitgehend Einigkeit besteht, sind doch die Stolpersteine auf dem Weg der Verwirklichung unübersehbar. Es ist eine schwierige Sache, wenn Konkurrenten – man darf sagen eingefleischte Konkurrenten – plötzlich vorurteilslos zusammenarbeiten sollen. Die beiden Kontrahenten fühlen und fühlen sich in ihrem Bereich als Könige, und das nicht ohne Grund. Vom sehr starken Strassentransportgewerbe wird nichts weniger verlangt, als dass es auf einen Teil seines Geschäfts verzichten soll. In unserer freien Marktwirtschaft etwas vom Verrücktesten, was man sich vorstellen kann.

Die SBB ihrerseits – zwar ein vielgeprügeltes Kind – hatten auf ihrem eigenen Territorium, auf den eigenen Schienen, das Sagen. Sie sollen sich nun plötzlich den Konkurrenten von der Strasse gegenüber partnerschaftlich verhalten. Es ist für beide Seiten nicht einfach, diese Rolle zu akzeptieren.

Dazu kommt, dass die finanzielle Lage der SBB ein weiterer Stolperstein beim zügigen Vorantreiben des neuen Konzeptes sein könnte. Angesichts des finanziellen Engpasses, in dem sich die SBB befinden, ist es möglicherweise zwingend, neuartige gangbare Wege zu suchen, wie die gewünschte Verlagerung von der Strasse auf die Bahn vorangetrieben werden kann.

Mein Postulat möchte den Bundesrat einladen, die gemeinschaftliche und partnerschaftliche Finanzierung – d. h. auch die Beteiligung am Geschäft – der nötigen Einrichtungen für den kombinierten Verkehr in seine Überlegungen miteinzu beziehen. Die Sache ist zu wichtig, als dass sie durch Prestige- und eifersüchtiges Besitzstanddenken verzögert werden oder gar scheitern dürfte.

Bundesrat **Ogi:** Frau Bühler, wir nehmen Ihren jetzigen Beitrag an. Die vorgeschlagene Weichenstellung ist richtig. Ich darf in diesem Zusammenhang festhalten, dass die Zusammenarbeit Strasse/Schiene heute schon besteht, aber noch nicht so, wie wir das gerne hätten. Sie ist aber auch bahnsseitig erwünscht und strassenseitig notwendig. Wenn wir unser «Cargo 2000» erfolgreich auf dem Markt durchsetzen wollen, dann brauchen wir diese Zusammenarbeit. Sie ist unabdingbar.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

M. Flückiger: Dans le droit fil de l'intervention de Mme Bühler, je voudrais évoquer très brièvement le postulat que j'ai déposé le 18 décembre 1987 et que vous avez transmis, chers collègues, au Conseil fédéral.

Au point 2 dudit postulat relatif au trafic des marchandises, j'ai demandé des propositions de solution tenant compte des exigences de la protection de l'environnement, de l'économie nationale et des relations internationales ainsi que d'une collaboration optimale entre les transports publics et les entreprises de transport privé. Je dois dire que les réponses ont quelque peu tardé alors même que, dans l'intervalle, les éléments précités ont encore gagné en acuité et que force est de constater qu'en matière de trafic marchandises, avec le corollaire obligé qu'est devenu le trafic combiné, l'efficacité commande une conception rationnelle, une planification des moyens engagés, de même qu'une collaboration internationale, d'une part, et nationale d'autre part entre partenaires transporteurs. Or, en ces matières, au niveau suisse, nous sommes parvenus ces dernières années, grâce notamment à votre pugnacité, Monsieur le Conseiller fédéral, grâce aux efforts que vous avez déployés pour convaincre nos interlocuteurs européens, nous sommes parvenus à projeter l'image d'un pays pionnier dans le domaine du trafic combiné. Mais pionniers, le sommes nous autant que nous nous plaçons à le croire? Si politiquement notre message passe toujours mieux – je songe en particulier à l'attention que l'on a portée à notre discours lors d'Eu-

romodal à Bruxelles il y a un mois à peine – en revanche, notre avancée conceptuelle et technologique semble marquer le pas. Certes, une conception du trafic combiné de transbordement décentralisé de conteneurs existe dans les cartons des experts mais au-delà elle connaît une application encore timide, alors que le ferroutage, sur l'axe Nord-Sud, connaît lui un beau développement.

Toutefois le dialogue entre rail et route, c'est-à-dire entre les compagnies de chemins de fer et les transporteurs routiers, tarde à s'instaurer véritablement. En effet, le partenariat, à égalité de responsabilités dans le sens souhaité en filigrane par Mme Bühler, constitue le passage obligé vers un trafic combiné optimal, réponse aux questions de transport marchandises que nos CFF conjugent encore partiellement au futur. Il convient donc d'intensifier la consultation entre les exploitants ferroviaires et routiers de toute l'Europe, ne serait-ce que par nécessité d'harmoniser les systèmes, les normes et les principes d'exploitation du trafic combiné. Le temps presse si l'on veut éviter que chaque pays ne développe son propre système, de chargement des conteneurs par exemple ou de semi-remorques sur bogies.

Sait-on qu'aujourd'hui déjà trois systèmes principaux de caisses mobiles se disputent les faveurs des opérateurs européens et neuf systèmes de semi-remorques sur bogies, donc de systèmes ferroviaires, sont en concurrence, générant perte de temps et d'argent? Dès lors, notre pays doit intensifier son action en faveur du transport combiné, la conjoncture est excellente: l'Eurotunnel, la mise en place d'une collaboration à l'échelle continentale avec l'ouverture en Europe centrale et à l'Est, le renouveau de faveur du chemin de fer auprès du public, offrent des possibilités insoupçonnées il y a peu de temps encore. C'est pourquoi, je le répète, le postulat de Mme Bühler s'inscrit dans un plan d'aménagement à court terme, voire à moyen terme, et il mérite notre appui.

Ueberwiesen – Transmis

*Schluss der Sitzung um 21.10 Uhr
La séance est levée à 21 h 10*

Postulat Bühler Neues SBB-Güterverkehrskonzept. Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe

Postulat Bühler Stratégie du trafic-marchandises des CFF. Collaboration avec le transport routier

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.763
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.03.1990 - 18:15
Date	
Data	
Seite	37-38
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 562

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.