

Empfehlungen bezüglich der Eindämmung des Fluglärms, der Reduktion der Nachtfüge und der Ueberflugverbote aus Sicherheitsgründen abgibt. In der unabhängigen Kontrollstelle neben den betroffenen Kantonen (Basel-Stadt und Baselland) insbesondere die flughafennahen schweizerischen und französischen Gemeinden, Umweltschutzorganisationen und der Schutzverband der Bevölkerung vertreten sein.

Texte du postulat du 8 février 1990

Le Conseil fédéral est invité à user de son influence pour obtenir que l'on crée, pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, un organe de contrôle indépendant de cet aéroport; cet organe serait notamment chargé de contrôler les nuisances (bruit, pollution de l'air) provenant de l'aéroport et affectant la région avoisinante, d'étudier les réclamations concernant le bruit des avions et de faire des recommandations relatives à la lutte contre ce bruit, à la réduction des vols de nuit et à l'interdiction de survol pour des raisons de sécurité. Au sein de l'organe de contrôle seraient représentées, outre les demi-cantons intéressés de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, les communes suisses et françaises proches de l'aérodrome, des organisations de protection de l'environnement et l'association de protection de la population (Schutzverband der Bevölkerung).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Baerlocher, Bär, Diener, Euler, Fankhauser, Fierz, Günter, Hafner Rudolf, Herczog, Meier-Glattfelden, Ott, Schmid, Stocker, Thür, Vollmer, Wader-Basel, Wiederkehr (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Flughafen Basel-Mülhausen stellt aufgrund seiner Zweistaatlichkeit (Frankreich, Schweiz) besondere Kontrollprobleme. Der Schutz der betroffenen Bevölkerung wird nur ungenügend wahrgenommen. Im Falle von Beschwerden – z. B. wegen Lärmimmissionen oder Tiefflügen – ist unklar, wer zu deren Abklärung letztlich verantwortlich ist. Heute werden die Beschwerden von der Flughafenverwaltung selbst beantwortet. Verantwortlichkeiten werden zwischen der Schweiz und Frankreich hin- und hergeschoben. Zum Schutz der betroffenen Bevölkerung ist es deshalb dringend nötig, dass für den Flughafen Basel-Mülhausen eine flughafenunabhängige Kontrollinstanz geschaffen wird, in der insbesondere auch die betroffenen Gemeinden, der Schutzverband der Bevölkerung und die Umweltverbände vertreten sind.

Die bestehende paritätische Kommission zur Fluglärmbekämpfung ist für die Wahrnehmung einer umfassenden Kontrollaufgabe ungenügend.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 4. April 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 4 avril 1990

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.390

Postulat Vollmer

Attraktivierung des Personenverkehrs vor «Bahn 2000» und Neat

Mesures propres à rendre le trafic des voyageurs plus attrayant

Wortlaut des Postulates vom 7. März 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, den Einsatz sogenannter Pendolino-Kompositionen insbesondere im Fern- und internationalen Reiseverkehr im Sinne einer mittelfristig wirksamen Attraktivierung des Schienenverkehrs vorzusehen.

Texte du postulat du 7 mars 1990

Le Conseil fédéral est invité à prévoir l'utilisation de rames «Pendolino», notamment sur les longs trajets et dans le trafic international des voyageurs, afin de rendre les chemins de fer plus attrayants à plus ou moins longue échéance.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Bäumlins Ursula, Danuser, Euler, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Longget, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Zbinden Hans, Züger (15)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Analog der vorzeitigen Kapazitätsverbesserungen für den Güterverkehr bestünden heute auch im Personenverkehr Möglichkeiten, mit dem Einsatz sogenannter Pendolino-Kompositionen wesentliche Fahrzeitverkürzungen im Fern- und internationalen Verkehr zu erreichen. Damit könnten mittelfristig, das heisst noch deutlich vor einer gesamtnetzwerkartigen «Bahn 2000»-Konzeption und der Verwirklichung einer Neat, bedeutende Attraktivierungen des Schienenverkehrs erzielt werden. Im Bereich des Nord-Süd-Verkehrs über den Lötschberg sollen bereits erste Markt-, Technik- und Machbarkeitsstudien existieren.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 16. Mai 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 16 mai 1990

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.424

Postulat Eggenberg-Thun

Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr

**Postulat Eggenberg-Thoune
Trafic combiné. Subventions aux investissements**

Wortlaut des Postulates vom 15. März 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, Investitionsbeiträge gestützt auf das Treibstoffzollgesetz auch für den kombinierten Verkehr mit Abrollcontainern vorzusehen. Insbesondere sollen die für den Umlad Schiene-Strasse notwendigen Spezialeinrichtungen beim Lastwagen (Wechselgerät) und beim Bahnwagen (Drehrahmen) unter die beitragsberechtigten Investitionen fallen. Gegebenenfalls ist dem Parlament eine Revision

des Treibstoffzollgesetzes vorzulegen, damit auch Beiträge von weniger als 30 000 Franken ausgerichtet werden können, wie dies aufgrund von Artikel 6 dieses Gesetzes für Beiträge an Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzmassnahmen schon heute möglich ist.

Texte du postulat du 15 mars 1990

Le Conseil fédéral est invité à prévoir, en vertu de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, des subventions pour le trafic combiné avec conteneurs intermodaux. Les équipements spéciaux nécessaires pour le transbordement rail-route dans le cas des camions (cadre pivotant) et des wagons de chemin de fer (caisse mobile) devraient notamment être considérés comme des investissements donnant droit à des subventions. Le cas échéant, il conviendrait de soumettre au Parlement une révision de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, afin qu'il soit aussi possible de verser des contributions inférieures à 30 000 francs, ce qui est déjà prévu, à l'article 6 de la loi précitée, pour les contributions aux frais de protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Béguelin, Bodenmann, Borel, Bundi, Danuser, Fehr, Haering Binder, Haller, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Matthey, Mauch Ursula, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Stappung, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Züger (23)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

National- und Ständerat haben am 10. Juni 1987 im Zusammenhang mit dem Luftreinhalte-Konzept eine Motion überwiesen, mit welcher unter anderem Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs gefordert wurden (Zu 86.047, Kommission für Gesundheit und Umwelt).

Mit verschiedenen Postulaten haben der Nationalrat und der Ständerat zudem den Bundesrat eingeladen, den kombinierten Verkehr entscheidend zu fördern und dabei alle finanziellen Kompetenzen, die Artikel 21 und 22 des Treibstoffzollgesetzes bieten, auszuschöpfen oder allenfalls eine Gesetzesrevision vorzulegen (Motion Béguelin, am 9. März 1989 als Postulat überwiesen; Motion Uhlmann, am 15. Dezember 1988 vom SR als Postulat überwiesen; Motion Wellauer, am 16. Dezember 1988 als Postulat überwiesen).

Eine zwangsweise Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist schwierig, weil sehr oft kein Anschlussgleise vorhanden ist und der Umlad vom Lastwagen auf die Bahn und umgekehrt unwirtschaftlich und oft umweltgefährlich ist. In der Schweiz sind nur etwa ein Viertel der Industriebetriebe an das Bahnnetz angeschlossen. Mit mehr Anschlussgleisen könnten mehr Betriebe direkt auf die Bahn verladen.

Wichtiger ist aber, dass auch ein dezentraler kombinierter Verkehr Schiene-Strasse innerhalb der Schweiz eingeführt wird. Damit könnten auch die vielen Industriebetriebe, die heute ihre Transporte mit Lastwagen ausführen müssen, weil sie keinen Geleiseanschluss haben, auf die «Bahn umsteigen». Der ganze Lastwagenaufbau oder ein Grosscontainer wird im Betrieb beladen und bei einem zweckmässigen Anschlussgleise in der Nähe oder bei einem Bahnhof auf einen Eisenbahn-Flachwagen verladen. Der grosse Teil der Strecke würde mit der Bahn zurückgelegt. Der Umlad Bahn/Lastwagen und umgekehrt muss einfach sein und ohne Krananlagen vom Lastwagenfahrer allein vorgenommen werden können. Entsprechende Systeme bestehen schon: In der Schweiz der sogenannte Abrollcontainer, und in Japan und England werden ähnliche Techniken eingeführt. Die SBB erhoffen 20 Millionen Tonnen Mehrverkehr pro Jahr dank diesem System.

Die entsprechende Ausrüstung der Lastwagen mit einem Wechselgerät (z. B. «Kettengerät», «Hakenabroller») ist relativ teuer (etwa 70 000 Franken). Um dem Strassentransportgewerbe den Einstieg in den kombinierten Verkehr aufgrund dieser Systeme zu erleichtern, sollen Beiträge aus Treibstoffgeldern ausgerichtet werden. Solche Beiträge sind verfassungskonform, die Gesetzesgrundlage besteht ebenfalls. Die Forderung des dezentralen kombinierten Verkehrs liegt auch im In-

teresse des gesamten Strassenverkehrs, weil damit die Strassen vom Schwerverkehr entlastet werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 9. Mai 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 9 mai 1990

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.434

Postulat Bürgi

**SBB-Gruppenreisen
von Invaliden und Rollstuhlbenützern
CFF. Voyages collectifs d'infirmes**

Wortlaut des Postulates vom 20. März 1990

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob die rechtlichen Regelungen derart geändert werden können, dass inskünftig für Gruppenreisen mit den speziellen Invalidenwagen der SBB kein zusätzlicher Pauschalpreis mehr entrichtet werden muss bzw. dass dieser Zuschlag vom Bund respektive von der IV übernommen wird.

Texte du postulat du 20 mars 1990

Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne serait pas possible de modifier le règlement prévoyant que les groupes de handicapés désireux de voyager dans les voitures des CFF spécialement équipées à cet effet doivent s'acquitter d'un supplément. Ce supplément pourrait être pris en charge par la Confédération ou, plus précisément, par l'AI.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Blatter, Bühler, Danuser, David, Déglise, Dietrich, Dormann, Eggenberg-Thun, Engler, Fehr, Hänggi, Hess Peter, Hildbrand, Jung, Kuhn, Kühne, Mauch Rolf, Müller-Wiliberg, Neukomm, Nussbaumer, Ott, Paccolat, Portmann, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Rüttimann, Savary-Fribourg, Schmidhalter, Schnider, Schwab, Seiler Rolf, Stamm, Stappung, Vollmer, Widrig, Wyss William, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (40)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Bei Gruppenreisen von Invaliden mit den SBB werden diesen von den Bundesbahnen spezielle Invalidenwagen zur Verfügung gestellt. Dass die SBB über solche Spezialwagen verfügen und diese einsetzen, ist sehr erfreulich. Weniger erfreulich ist allerdings, dass die Invaliden für diese Dienstleistung zusätzlich – und zwar beträchtlich – zur Kasse gebeten werden. Die SBB verlangen dafür nämlich zusätzlich zu den Fahrscheinen noch einen Pauschalpreis pro Wagen und gefahrenen Kilometer. Dieser Betrag kann sich ohne weiteres in der Höhe von 1000 Franken bewegen. Auch wenn der Leistungsauftrag des Bundes an die SBB anerkannt wird, kann ein solcher Zustand absolut nicht befriedigen. Hier müssen dringend Änderungen vorgenommen werden. Sollten die SBB auf eine Verrechnung des Spezialpreises angewiesen sein, wird der Bundesrat gebeten zu prüfen, ob künftig dieser Betrag nicht von der IV oder sonst von der öffentlichen Hand übernommen werden könnte.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 23. Mai 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 23 mai 1990

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

Postulat Eggenberg-Thun Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr

Postulat Eggenberg-Thoune Trafic combiné. Subventions aux investissements

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.424
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1267-1268
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 751

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.