

Besuche im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik sagen, dass sich der Osten in bezug auf die wirtschaftliche Situation dem Westen nur angleichen kann, wenn drei Bereiche relativ rasch verbessert werden können:

1. Die Verkehrsinfrastruktur müsste rasch verbessert werden. Hier sollten die Oststaaten nicht die gleichen Fehler machen wie wir. Wir versuchen, sie hier auf diese neuen Pfade zu bringen, die neue Verkehrspolitik durchzusetzen. Ich glaube, das Verständnis wächst, dass man nicht in den alten Spuren Verkehrspolitik betreiben darf.

2. Im Telekommunikationsbereich ist es notwendig, sehr rasch Verbesserungen eintreten zu lassen.

3. In der Frage einer gesicherten Energieversorgung liegt sehr viel brach, hier muss sehr viel verbessert werden. Hier muss der Westen helfen. Wir haben mit der Energie-Charta, die wir befürwortet und im Dezember letzten Jahres mitunterzeichnet haben, einen ersten pragmatischen Schritt eingeleitet.

Wenn wir die Situation, wie sie Herr Flückiger dargestellt hat, etwas näher unter die Lupe nehmen, müssen wir zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen unterscheiden.

Kurzfristig sind einige Aktionen – ich würde sagen: Hilfsaktionen – angelaufen. Man hat erstens versucht, die nicht verbesserungsfähigen Anlagen zu schliessen; als Beispiel möge Greifswald in der ehemaligen DDR dienen. Oder man hat die Stilllegung beschlossen wie beispielsweise beim KKW Tschernobyl. Bei anderen KKW, die in Betrieb bleiben müssen, weil sie für die Energieversorgung dieser Staaten von entscheidender Bedeutung sind, hat man versucht, westliches Know-how beim Unterhalt und Betrieb einfließen zu lassen. Man hat also Betrieb und Unterhalt verbessert.

Unsere Hauptabteilung Sicherheit der Kernanlagen (HSK) hat beispielsweise auch schon tschechische Nuklearexperten beraten, die zu uns gekommen sind und den neuesten Stand unserer Erkenntnisse kennengelernt haben. Ebenso war eine Gruppe russischer Spezialisten in Bern, um zu sehen, wie wir die KKW-Sicherheit handhaben; eine ungarische Delegation hat sich ebenfalls angemeldet. Im östlichen Europa nimmt man also offensichtlich zur Kenntnis, dass wir einen recht guten Stand der Sicherheit unserer Anlagen erreicht haben. Touch wood, hoffen wir, dass es so bleibt!

Wir bemühen uns also, sowohl die Betreiber der KKW als auch die Leute von den Sicherheitsbehörden mit vielen bilateralen Kontakten auf die Probleme aufmerksam zu machen und ihnen Lösungen aufzuzeigen. Denn nur kritisieren nützt nichts, man muss die Probleme auch lösen, man muss sie angehen. Kurzfristig wurden im Osten auch einige Werke nachgerüstet oder alte Teile ersetzt. Einige Beispiele möchte ich erwähnen: – In Bulgarien läuft das Sicherheitsprogramm der EG. Die Blöcke 1 und 4 von Kosloduj sollen bis 1996 weiterlaufen, und zwar sicherer als bisher.

– In der Tschechoslowakei wird in Bohunice das gleiche angestrebt, wobei zwei Reaktoren verbessert werden sollen.

– In Russland sind Pläne mit weiteren Reaktoren vorgesehen. Überall strebt man das gleiche Ziel an, nämlich die Reaktoren so nachzurüsten, dass ihr Betrieb von der Sicherheit her zu verantworten ist, was das auch immer heissen mag. Bei all diesen Vorhaben ist die Schweizer Industrie gefordert; sie hat in diesem Zusammenhang etwas beizutragen.

Zu betonen ist, dass das Abkommen der Energie-Charta, das im Dezember 1991 in Den Haag unterzeichnet worden ist, auch zum Ziele hat, die Sicherheit der Kernkraftwerke in Osteuropa zu verbessern.

Eine Arbeitsgruppe, bei der Schweizer Experten sehr aktiv dabei sind, wird im Rahmen der Internationalen Atomenergie-Agentur die Sicherheit der Kraftwerke im Osten untersuchen. Sicher wird es möglich sein, bei einer nächsten Energiedebatte in diesem Rat über die Erfahrungen und Eindrücke unserer Spezialisten zu berichten.

Mittel- und langfristig schliesslich muss wirtschaftlich und finanziell geholfen werden, dessen müssen wir uns bewusst sein. Heute fehlt in diesen Ländern schlicht das Geld, um sanieren oder nachrüsten zu können. Die Schweiz will auch hier finanziell helfen, dies im Rahmen der internationalen Anstrengungen und im Rahmen des Osteuropakredites von 800 Millionen Franken, den Sie beschlossen haben.

Auch technisch geht multilateral vieles. So wird im Rahmen der Internationalen Atomenergie-Agentur ständig die Sicherheitsaufsicht verbessert. Sie wissen, wir sind Mitglied dieser Internationalen Atomenergie-Agentur, und wir versuchen, im Rahmen dieser Mitgliedschaft auch sehr aktiv zu sein.

Ich hoffe, Sie sehen und spüren: Wir bemühen uns im Rahmen unserer Möglichkeiten, die vielleicht zu gering sind, mit anderen westeuropäischen Partnern vor allem die technische Seite des Problems anzugehen. Aber es braucht, dessen müssen Sie sich bewusst sein, auch westliche Wirtschaftshilfe, sonst können sich diese osteuropäischen Länder nur schwer sichere Kernkraftwerke leisten. Dessen müssen wir uns klar und deutlich bewusst sein.

Präsidentin: Der Interpellant erklärt sich von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

91.3399

Motion Bloetzer

Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon

Wortlaut der Motion vom 5. Dezember 1991

Der Bundesrat wird aufgefordert, laut Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen, den Autoverlad durch den Simplontunnel unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einzureihen. Der Bundesrat legt das vom Bund abzugeltende gemeinwirtschaftliche Leistungsangebot fest.

Texte de la motion du 5 décembre 1991

Le Conseil fédéral est chargé, en vertu de l'arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des CFF et l'indemnisation de leurs prestations de service public, d'inclure le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon dans les prestations de service public. Le Conseil fédéral fixe l'offre de prestations de service public, prestations que la Confédération est tenue d'indemniser.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cottier, Coutau, Daniotti, Delalay, Frick, Huber, Kuchler, Loretan, Martin Jacques, Petitpierre, Reymond, Roth, Schallberger, Simmen, Ziegler Oswald (15)

Bloetzer: Am 5. Dezember des vergangenen Jahres habe ich gemeinsam mit 15 Mitunterzeichnern eine Motion eingereicht, die vom Bundesrat Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Autoverlads durch den Simplontunnel verlangt. Eine gleiche Motion wurde von Nationalrat Schmidhalter im Nationalrat eingereicht.

Mit Schreiben vom 5. November 1991 haben die SBB dem Staatsrat des Kantons Wallis mitgeteilt, dass nach Ansicht des EVED der Autoverlad am Simplon gemäss dem Leistungsauftrag von 1987 dem marktwirtschaftlichen Bereich der SBB zugeordnet wird. Bei einem solchen Sachverhalt liegt es im Ermessen der SBB, zu entscheiden, ob und in welcher Form der Kundendienst am Simplon aufrechterhalten wird.

Im genannten Schreiben haben die SBB der Walliser Regierung angezeigt, dass sie sich gezwungen sehen, den Verlad von Motorfahrzeugen durch den Simplontunnel aus wirtschaftlichen Gründen auf den 30. Mai 1992 einzustellen, und dass eine Aufrechterhaltung des Betriebes über den Fahrplanwechsel des laufenden Jahres hinaus nur bei voller Kostendeckung durch einen Besteller in Frage komme. In der Zwi-

schenzeit hat sich die Generaldirektion der SBB allerdings bereit erklärt, den Betrieb bis Ende des laufenden Jahres weiterzuführen.

Es ist unbestritten, dass – rein marktwirtschaftlich betrachtet – eine volle Kostendeckung des Autoverlads am Simplon bisher nicht erwirtschaftet werden konnte. Immerhin sei erwähnt, dass der Kostendeckungsgrad ohne Infrastrukturkosten im Jahre 1990 86 Prozent erreicht hat und damit höher ist als der durchschnittliche Kostendeckungsgrad der SBB. Die Frequenzen haben im Jahre 1990 praktisch den Schwellenwert von 100 000 Fahrzeugen erreicht.

Die vorliegende Frage darf aber nicht aus rein marktwirtschaftlicher Sicht beurteilt werden, gibt es doch viele Argumente und Gründe für die Aufrechterhaltung des Autoverlads durch den Simplontunnel. Die Regierung des Kantons Wallis hat diese Gründe und Argumente und insbesondere die technischen und wirtschaftlichen Argumente, welche für eine Aufrechterhaltung dieser Dienstleistung sprechen, den SBB und der BLS sowie dem EVED ausführlich dargelegt.

Im Rahmen der Begründung der vorliegenden Motion sei hier vor allem auf die verkehrspolitischen Argumente für die Weiterführung des Autoverlads durch den Simplontunnel hingewiesen.

Verkehrsmässig stellt der Simplon eine der Schlüsselstellen im europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr dar. Er liegt einerseits an der Nord-Süd-Achse Lötschberg–Simplon, bestehend aus der BLS-Simplon-Linie und den Nationalstrassen N 6 und N 9 – in Zukunft verbunden durch den Lötschberg-Basistunnel –, sowie andererseits an der Ost-West-Achse, bestehend aus der Simplonlinie und der N 9.

Beide Verkehrsachsen sind sowohl bahn- wie auch strassenverkehrstechnisch Bestandteil des heutigen und zukünftigen europäischen Hauptverkehrsnetzes. Der Simplonachse kommt damit aus der Sicht von Schiene und Strasse bereits heute und in der Zukunft noch vermehrt eine erhebliche Bedeutung zu. Die Simplonpassstrasse, Bestandteil der N 9 und der E 62, welche auf eine Höhe von über 2000 Meter über Meer ansteigt, wird trotz aller bisher ausgeführten Verbesserungen immer eine Bergstrasse und damit je nach Jahreszeit ein mehr oder weniger starkes Hemmnis für den Transitverkehr sein.

Trotz der bisherigen Ausbauarbeiten ist die Garantie für die ganzjährige Offenhaltung dieser Strasse nicht gegeben; sie stellt nicht nur im Winter, sondern infolge Eisbildung auch im Frühjahr und im Herbst ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Sofern der Simplon wie vorgesehen wintersicher ausgebaut werden soll, müssen noch zusätzliche Sicherungsbauten in der Grössenordnung von mindestens 100 Millionen Franken ausgeführt werden. Mit einem raschen weiteren Ausbau, insbesondere mit dem Bau des umstrittenen Scheiteltunnels – und damit mit einer vollen Wintersicherheit –, ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Aus diesem Grunde ist der Autoverlad am Simplontunnel aus der Sicht der Sicherheit sowie der Sicherstellung der notwendigen Kapazität bis auf weiteres unabdingbar.

Die Grundthesen der nationalen Verkehrspolitik, wie sie von Bundesrat Adolf Ogi prägnant formuliert werden, fordern insbesondere eine europakompatible Verkehrspolitik, verbunden mit Massnahmen zu vermehrter Sicherheit im Verkehr, sowie eine Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Eine Prüfung der Dienstleistung am Simplontunnel aus der Sicht dieser Thesen spricht eindeutig für eine Aufrechterhaltung des Autoverlads.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, gemäss dem Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag von 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen den Autoverlad am Simplontunnel unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einzureihen.

Abschliessend sei auf die Frage der Finanzierung hingewiesen. Die Abgeltung des Leistungsangebotes kann unseres Erachtens gemäss Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung erfolgen, welcher eindeutig vorsieht, dass Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr – wie der Transport begleiteter Motorfahrzeuge, neben anderen Aufgaben – durch die Hälfte des Reinertrags des Treibstoffzolls und aus dem Ertrag eines Zollzuschlages finanziert werden können.

Aufgrund der dargelegten Argumente ersuchen wir Sie, die Motion zu überweisen.

Bundesrat Ogi: Auf einen ganz einfachen Nenner gebracht, geht es um die Frage: Wer bezahlt? Der Kanton Wallis will nicht, die SBB können nicht, und der Bund darf nicht – nicht zuletzt aufgrund der Aufträge, die Sie uns mit dem SBB-Budget 1992 erteilt haben.

Herr Bloetzer, der Autoverlad gilt gemäss Leistungsauftrag als marktwirtschaftliche Leistung. Als marktwirtschaftliche Leistungen gelten auch der Personenverkehr, der Stückgutverkehr und der Wagenladungsverkehr inklusive Containerverkehr. Der Bundesrat ist nicht gewillt – er kann und darf es nicht mehr –, den Transport begleiteter Motorfahrzeuge – kurz Autoverlad – als gemeinwirtschaftliche Leistung anzuerkennen. Er lehnt deshalb Ihre Motion ab.

Der Bund muss in der Verkehrs- und in der Finanzpolitik Prioritäten setzen und das Nötige vom Wünschbaren trennen. Deshalb wollen wir die Mittel für den öffentlichen Verkehr konzentrieren und dort einsetzen, wo Aussicht auf Erfolg besteht, wo umgestiegen wird auf den öffentlichen Verkehr, und nicht dort, wo halbleere Autozüge oder Züge fahren und wo die gemeinsamen Ziele, die wir mit dem Kanton Wallis fixiert haben, einfach nicht erreicht worden sind. Dort müssen wir – nicht zuletzt aufgrund Ihres Auftrages – konsequent sein.

Herr Bloetzer, die Verbilligungsbeiträge des Bundes an den Autoverlad am Simplon waren von Anfang an befristet. Sie waren als Versuch gedacht. Sie sollten – wie geplant – Ende 1992 auslaufen. Die SBB haben in dieser Situation unternehmerisch zu entscheiden, ob sie den sehr kostenintensiven Autoverlad am Simplon weiter verantworten können.

Denken Sie zurück, an das, was Sie gefordert haben, und an das SBB-Budget! Denken Sie an die mahnenden Worte in diesem Saal zur Kostensteigerung, zur SBB-Belastung für den Bund! Nicht irgendwo und irgendwann kann mit diesen Massnahmen begonnen werden. Wir müssen es jetzt tun.

Die SBB haben versucht, mit dem Kanton Wallis eine Kostenbeteiligung auszuhandeln. Aber die SBB hörten nur ein unmissverständliches Nein aus Sitten. Ich nehme an, die Walliser Regierung hat gerechnet, und das gleiche müssen Sie auch uns zubilligen! Auch wir müssen rechnen!

1990 waren es 99 643 Autos, die verladen wurden. Die Zielsetzung waren 100 000. 1991 waren es noch 91 257 Autos – eine Verschlechterung von 8,4 Prozent.

Warum diese Verschlechterung? Wir müssen ganz ehrlich sein: Mittlerweile haben wir die Strasse über den Simplon sehr gut ausgebaut. Das ist heute eine wunderschöne Alpenstrasse – da sind Sie, Herr Bloetzer, mit mir sicher einverstanden –, fast 12 Monate, jedenfalls 11 Monate verfügbar. Mittlerweile hat der Kanton Wallis – mit grosser Subvention des Bundes – auch die Strasse Gampel–Goppenstein wunderbar ausgebaut. Hier ist praktisch eine zwölfmonatige Durchfahrt garantiert.

Wir können nicht von den SBB erwarten, dass sie in Anbetracht dieser beträchtlichen Strassenverbesserungen nun mit Defizitgarantie oder -übernahme den Autoverlad weiter aufrechterhalten. Es tut mir leid, aber wir müssen rechnerisch vorgehen.

Die SBB haben deshalb richtig entschieden, den Autoverlad einzustellen, aber sie tun dies im Sinne eines Entgegenkommens erst auf den 3. Januar 1993. Die Nachfrage ist abgeklungen, sie ist rückläufig, und die gesetzten Ziele sind nicht erreicht worden. Ab 1993 müssten die Tarife erhöht und teurere Ersatzinvestitionen getätigt werden.

Im übrigen steht die BLS für den Autoverlad Brig–Kandersteg vor ähnlich unbefriedigenden Kostenaussichten; Sie haben zur Kenntnis genommen, dass der BLS-Verwaltungsrat am 3. März dieses Jahres ebenfalls die Aufhebung des BLS-Autoverlades Kandersteg–Brig beschlossen hat.

Und ich muss noch einmal sagen: Der Bund kann nicht oben mitbezahlen – wenn ich oben sage, meine ich die Strassen – und gleichzeitig sozusagen unten im Tunnel mitsubventionieren. Das können wir nicht mehr verantworten. Wir brauchen den Simplon auch in Zukunft, Herr Bloetzer, als eine wichtige «Passage obligé», wir brauchen den internationalen Perso-

nenverkehr, und wir brauchen den Simplon auch für den internationalen Transitgüterverkehr. Wir brauchen die freiwerdenden Trassees für diese internationale Aufgabe.

Ich ziehe folgendes Fazit:

1. Der Autoverlad der SBB kann nicht als gemeinwirtschaftliche Leistung der SBB anerkannt werden. Eine Aenderung des Leistungsauftrages wäre nicht zu verantworten.

2. Der Entscheid der SBB zur Einstellung auf Anfang 1993 ist finanziell vernünftig und mit Blick auf die wieder sinkende Nachfrage sachlich absolut vertretbar.

3. Für den Kanton Wallis entstehen keine gravierenden Nachteile, was für mich das Wichtigste ist.

Deshalb muss ich Sie bitten – Sie dürfen nicht vergessen, was Sie im September 1991 von uns verlangt haben; ich werde jetzt sehen, ob Sie diese Worte vergessen haben –, die Motion abzulehnen.

M. Martin Jacques: Je comprends l'argumentation du Conseil fédéral, basée essentiellement sur des problèmes financiers que la conjoncture lui impose, mais je ne peux les admettre pour les raisons suivantes.

L'essentiel des arguments a été développé par le motionnaire d'une manière exhaustive. J'espère qu'il vous a convaincu, Monsieur le Conseiller fédéral, mais j'aimerais apporter quelques explications complémentaires afin de démontrer l'intérêt général du maintien de ce trafic. Les aspects financiers ponctuels, c'est-à-dire la diminution du nombre des voitures durant deux ans, sont essentiellement liés à des raisons météorologiques puisque, depuis trois ou quatre ans, nous avons des hivers extrêmement favorables à la circulation, mais pas au ski.

Nous devons examiner rapidement trois aspects: politique, économique et écologique. Tout d'abord politique: en ce qui concerne la politique européenne, comment être crédible, Monsieur le Conseil fédéral, alors que la politique que vous avez remarquablement défendue a, en priorité, mis en évidence le ferroutage? Comment être crédible dès lors en supprimant un trafic pratiquement identique entre l'Italie et la Suisse? Comment être crédible vis-à-vis de nos voisins italiens en les incitant à construire des installations au sud des Alpes, utiles à ce transfert, et en supprimant ce trafic quand pratiquement tout est prêt?

Economiquement ensuite: le tourisme, dans la période difficile que nous traversons, résiste remarquablement et nous assure des revenus intéressants dans toutes les stations d'hiver, valaisannes bien sûr, mais aussi bernoises, de l'Oberland, et vaudoises.

Ecologique enfin: comment encourager le passage de 100 000 véhicules en hiver à plus de 2000 mètres, alors que l'on prétend en permanence, dans ce pays – et c'est la politique du Conseil fédéral – vouloir diminuer le trafic automobile et ses nuisances ou encore, contre l'avis des cantons, protéger les Alpes? Position paradoxale, Monsieur le Conseiller fédéral, et position paradoxale également de notre grande régie des transports!

C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir la motion de M. Bloetzer.

On. Morniroli: Sono contrario all'abolizione dei treni navetta attraverso la galleria del Sempione. L'articolo 36ter della Costituzione federale recita: «La Confederazione assegna al traffico stradale la metà del prodotto netto dei dazi d'entrata sui carburanti e l'intero provento di un sopraddazio, utilizzandoli: c. come contributi per promuovere il traffico combinato, il trasporto dei veicoli stradali»

Man versucht heute im Interesse der Umwelt den kombinierten Verkehr durch die Alpen zu fördern. Die Massnahme, die die SBB ins Auge gefasst haben, erscheint daher schwer verständlich, obwohl die finanziellen Motive akzeptiert werden können. Die Problematik sollte aber mit mehr Weitsicht und im Gesamtrahmen beurteilt werden.

Ich gestatte mir auch, auf den praktischen Wert hinzuweisen, den die Verbindung für den Kanton Tessin, besonders für die Region von Locarno darstellt. Der kürzeste Weg in die Westschweiz führt über diese Achse, und der Pass ist im Winter nicht immer befahrbar. Nicht allen Automobilisten kann zuge-

traut werden, dass sie bei Schnee, Eis und Sturm die Passstrasse benützen.

Ich unterstütze daher die Motion Bloetzer und bitte Sie, ebenfalls in diesem Sinne zu stimmen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion

19 Stimmen

Dagegen

7 Stimmen

Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr

La séance est levée à 12 h 45

Motion Bloetzer Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel

Motion Bloetzer Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
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	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3399
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	152-154
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 159

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.