

aus fossilen Brennstoffen stammen. Man kann – wenn man die gegenwärtigen Statistiken anschaut – weiter feststellen, dass nicht mehr der eigentliche Brennstoff Hauptgrund für die Zunahme ist – der Brennstoffverbrauch in der Schweiz ist rückläufig –, sondern nur noch der Treibstoff. Es geht also hier um den Verbrauchsstandard bei Fahrzeugen. Was daran nun so schrecklich sein soll, ausser für die Auto-Partei, weiss ich nicht. Im Gegenteil, wir sind darauf angewiesen, dass energische Schritte unternommen werden, damit die CO₂-Produktion weltweit eingeschränkt wird.

Ich stelle eine ganz kleine Rechnung an. Die Schweiz umfasst etwa 2,1 oder 2,2 Prozent der Bewohner des EWR-Raumes. Wenn wir – was gewisse Leute immer wieder postulieren, obwohl es eine Utopie ist – den CO₂-Ausstoss auf null reduzieren könnten, dann hätten wir die Luft auf unserem Kontinent um etwa 2,2 Prozent verbessert. Wenn wir von der Schweiz aus im EWR-Raum eine ganz kleine Verbesserung bewirken, ist der Effekt viel, viel grösser. Das ist für mich ein weiterer Grund, warum wir im EWR mitmachen und mitspielen müssen und warum wir auch im EWR wieder eine gewisse Vorreiterrolle übernehmen müssen. Dazu gehören eben auch die Verbrauchsstandards von Flottenverbrauchswerten und nicht nur eine CO₂-Abgabe.

Deswegen wäre ich sehr froh, wenn der Bundesrat diesen wirklich gutgemeinten Vorstoss entgegennähme, und zwar als das, was er ist, nämlich tatsächlich nur eine Unterstützung der Politik des Bundesrates und kein bisschen mehr und kein bisschen weniger.

Deswegen bitte ich Sie: Unterstützen Sie dieses Postulat.

Bundesrat **Ogi**: Ich verhehle nicht, dass in der Verwaltung – Herr Strahm Rudolf hat es heute morgen gesagt – Meinungsverschiedenheiten über die Opportunität einer Erklärung in Brüssel vorhanden waren. Der Bundesrat hat sich der Auffassung derjenigen angeschlossen – es waren diejenigen, die an den Verhandlungen teilgenommen haben –, die glauben, dass eine solche Deklaration aus staats- und völkerrechtlichen Gründen nicht hinterlegt werden dürfe. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat zur Meinung kam, dieses Postulat sei abzulehnen. Das heisst aber nicht, dass damit «Energie 2000» beerdigt wird. Das heisst auch nicht, Herr Jürg Scherrer, dass «Energie 2000» eine Totgeburt ist. Wir werden im Jahre 2000 die Bilanz zu «Energie 2000» ziehen. Der EWR-Vertrag ist in seiner Gesamtheit anzuwenden. Das ist eine Voraussetzung für die Zustimmung der Vertragsparteien. Es ist wohl ausgeschlossen, dass die Vertragsparteien einen Vorbehalt der Schweiz akzeptieren. Das könnte zu Missverständnissen führen, zu Missverständnissen, die unsere Vertragstreue in Frage stellen. Solche Komplikationen sollten wir uns – nach Auffassung des Bundesrates – nicht einhandeln. Wir sollten diese Komplikationen vermeiden.

Der Bundesrat – ich wiederhole es – will trotzdem und klar an «Energie 2000» festhalten. Probleme stellen sich tatsächlich bei den Verbrauchsvorschriften. Herr Rudolf Strahm hat heute morgen selbst auf drei Handlungsmöglichkeiten hingewiesen. Für uns ist das Wichtigste: vorwärtsmachen. Aber auch beim Vorwärtsmachen – nicht in bezug auf die Ueberstunden, Herr Strahm, nicht in bezug auf die Ferien ab 1993 – diktieren unsere Möglichkeiten die Mittel. Es gibt einfach gewisse Grenzen. Sie wissen aber auch, dass wir bei Fahrzeugen und Geräten daran sind, Vorschriften auf freiwilliger Basis durchzusetzen. Wir sind daran, Vereinbarungen abzuschliessen. Wenn diese freiwilligen Vereinbarungen nicht möglich sind, werden wir zu Vorschriften greifen müssen. Falls die EG-Vorschriften schwächere Massnahmen vorschreiben als das, was wir einführen werden, wird der Bundesrat für unsere Vorschriften kämpfen. Das möchte ich hier ganz klar sagen: kämpfen für längere Uebergangsfristen, für Ausnahmemöglichkeiten. Auch den Weg durch die EWR-Instanzen, das heisst das «droit d'évocation», werden wir beschreiten, Herr Strahm, wenn uns keine andere Möglichkeit mehr offensteht.

In diesem Sinne und aus diesen Ueberlegungen heraus hat der Bundesrat im Sinne derjenigen, die verhandelt haben, beantragt, dieses Postulat abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

49 Stimmen
40 Stimmen

91.3396

Motion Schmidhalter

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'automobile 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: Baumberger, Bircher Peter, Bürgi, Dormann, Grossenbacher, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Leu Josef, Ruckstuhl, Segmüller, Seiler Rolf, Stamm Judith (13)

91.3399

Motion des Ständerates (Bloetzer)

Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel

Motion du Conseil des Etats (Bloetzer)

Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon

Wortlaut der Motion vom 10. März 1992

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 10 mars 1992

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'automobile 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.

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Gestützt auf Artikel 29 Absatz 2 des Geschäftsreglementes des Nationalrates hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die Motion am 4. Mai 1992 vorberaten und dabei auch den Motionär angehört.

Eine Motion mit gleichem Wortlaut wurde im Ständerat am 10. März 1992 behandelt. Der Ständerat beschloss mit 19 zu 7 Stimmen gegen den Antrag des Bundesrates, die Motion zu überweisen. Unter Vorbehalt der Zuweisung durch das Büro des Nationalrates (Geschäftsreglement des Nationalrates, Art. 15 Abs. 2 Bst. a) hat sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates auch mit der Motion des Ständerates befasst.

Die Kommissionmehrheit teilt die Auffassung des Bundesrates, dass der Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1986 über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen geändert werden müsste, um den Autoverlad durch den Simplontunnel unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einreihen und entsprechend abgelten zu können. Bei den Beratungen des erwähnten Bundesbeschlusses wurde im Nationalrat der Antrag gestellt, den «Transport begleiteter Motorfahrzeuge» in Artikel 3 Absatz 1 ausdrücklich als gemeinwirtschaftliche Leistung zu nennen. Mit 52 zu 28 Stimmen wurde am 19. Juni 1986 dieser Antrag abgelehnt. Es ist deshalb nicht möglich, heute auf dem Interpretationsweg den Autoverlad als gemeinwirtschaftliche Leistung zu erklären. Die Kommissionmehrheit beurteilt eine Aenderung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als opportun. Die Nationalstrasse über den Simplonpass ist sehr gut ausgebaut, landschaftlich attraktiv und praktisch immer befahrbar. Die Frequenzen beim Autoverlad sind trotz Tarifverbilligung aus Treibstoffgeldern sinkend und lassen kein dringendes Bedürfnis für ein solches Angebot erkennen.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Conformément à l'article 29, 2e alinéa du règlement du Conseil national, la Commission des transports et des télécommunications a procédé, le 4 mai 1992, à l'examen préalable de la motion et, à cette occasion, a entendu son auteur.

Une motion identique a été traitée, le 10 mars 1992, par le Conseil des Etats qui, par 19 voix contre 7 et contre la proposition du Conseil fédéral a décidé de transmettre cette même motion. Sous réserve de l'attribution par le Bureau du Conseil national (règlement du Conseil national, art. 15, 2e al., let. a) la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a également traité la motion du Conseil des Etats.

La majorité de la commission est de l'avis que l'arrêté fédéral du 9 octobre 1986 fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public doit être modifié de manière à ranger le transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon parmi les prestations de service public et d'être ainsi en mesure de prévoir une indemnisation en conséquence. Lors du traitement au Conseil national de cet arrêté, la proposition a été présentée de faire explicitement mention en tant que service public, à l'article 3, 1er alinéa, du «transport des véhicules à moteur accompagnés»; cette proposition a été rejetée le 19 juin 1986 par 52 voix contre 28. Il n'est par conséquent pas possible aujourd'hui de décréter, à l'aide d'une interprétation qui convienne, que le transport ferroviaire de voitures constitue un service public. La majorité de la commission considère qu'une modification, au sens de la motion, du mandat de prestations des CFF n'est pas, en l'état actuel, opportune. La route nationale du col du Simplon a été très bien aménagée, son paysage est attrayant et elle est ouverte à la circulation pratiquement sans interruption. En dépit des réductions de tarif rendues possibles grâce aux fonds provenant des carburants, la fréquence du transport ferroviaire de voitures est en baisse et ne permet pas de déceler qu'un besoin urgent pour une telle offre se fasse sentir.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 15 zu 6 Stimmen, dem Antrag des Bundesrates zu folgen und die Motionen abzulehnen.

Proposition de la commission

Par 15 voix contre 6, la commission propose de suivre le Conseil fédéral et de rejeter les motions.

Schmidhalter: Der Ständerat hat einer Ueberweisung dieser Motion mit 19 zu 7 Stimmen zugestimmt. Mit dieser Motion wollen wir erreichen, dass der Bund über den Leistungsauftrag SBB die Defizitgarantie übernimmt wie im Regionalverkehr.

Dem Bundesrat habe ich seit dem 15. Oktober 1991 dreimal geschrieben, dass man mit den beiden Kantonen Bern und Wallis sowie mit den SBB und der BLS eine Lösung für die Aufrechterhaltung des Autoverlades von Kandersteg bis Iselle diskutieren sollte. Keine Antwort ist auch eine Antwort.

Diese Beschlüsse wurden gefasst, ohne dass andere mögliche Konzepte wie zum Beispiel die Privatisierung des Autoverlades untersucht worden wären. Laut Schreiben vom 29. Juni 1992 will der Bundesrat über solche Uebergangslösungen oder über nochmalige provisorische Versuchsperioden erst entscheiden, wenn der Nationalrat über die Motion entschieden hat. Das heisst, der Nationalrat entscheidet nicht nur gemein- und marktwirtschaftlich über das Problem, sondern er entscheidet über die Stilllegung oder Aufrechterhaltung des Autoverlades durch den Simplontunnel.

Meiner Ansicht nach sollte man eine Privatisierung anstreben, das heisst, man müsste den Autoverlad ab Kandersteg, später Heustrich, bis Iselle der BLS übertragen. Das Konzept würde Transporte zwischen Kandersteg und Goppenstein sowie Kandersteg, Brig und Iselle beinhalten. Das heutige Defizit beträgt 2 Millionen Franken und ist ein Tausendstel des Gesamtdefizites der SBB.

Der TCS unterstützt das Begehren und hat dies mit einem Brief an den Bundesrat schriftlich bestätigt. Für die Versuchsperiode könnte man sicher auch über eine Beteiligung der Kantone sprechen. Beim Autoverlad von Kandersteg bis Iselle würde der Luft am meisten geholfen; der Verbrennungsmotor ist abgestellt, und der Automobilist kann auf der BLS-Südrampe unser schönes Oberwallis aus der Vogelschau in aller Ruhe betrachten.

Ich verweise zusätzlich auf ein Postulat, das der Nationalrat angenommen hat, das aber jetzt wahrscheinlich in einer Bundesschublade schlummert.

Betreffend wintersicheren Ausbau der Simplonstrasse muss ich eine Berichtigung anbringen. Der Kanton Wallis hat nicht einen neuen Scheiteltunnel vorgeschlagen, sondern einen Wintertunnel, einspurig, mit Lichtsignalanlage, um auch bei Schneeverwehungen ein Befahren der Passstrecke zu garantieren. Diese 100 Millionen Franken müssen investiert werden, sofern wir den Autoverlad ablehnen.

Der Zeitpunkt der Einstellung ist total ungünstig, da wir uns einerseits mit dem Transitvertrag verpflichten, zusätzlich kombinierten Verkehr, das heisst auch Lastwagen, über die Simplonlinie zu leiten, so dass auch von dieser Seite Kombinationsmöglichkeiten entstehen. Auf der anderen Seite wird in zwei Jahren eine durchgehende Autobahn über den Simplon Richtung Mailand und Turin bereitstehen. Der Strassenverkehr am Simplon wird zunehmen. Es werden vor allem in den Randmonten vermehrt Lastenzüge und grosse Busse die Passstrasse, die ein Gefälle von 8 Prozent aufweist, benutzen. Ich verweise auf den Unfall am Nufenen. Die Unfallgefahr auf der Talfahrt wird sehr stark ansteigen, so dass man unbedingt ein Umsteigen auf die Bahn, eventuell direkt ab Domo II bis Brig oder weiter, in die Ueberlegungen miteinbeziehen muss. Ein Problem stellen auch die Giftransporte dar.

Wie eingangs erwähnt, wird der Nationalrat nicht nur entscheiden, ob der Autoverlad eine gemein- oder marktwirtschaftliche Leistung darstellt, sondern mit der Ablehnung dieser Motion dem Bundesrat eine Brücke bauen, damit der Autoverlad ohne weitere Untersuchungen als eingestellt betrachtet werden kann. Die SBB haben diesen Beschluss bereits gefasst; der Autoverlad wird ohne unsere Hilfe Ende Jahr eingestellt.

Die BLS haben den Transport der Autos zwischen Goppenstein und Brig bereits eingestellt

Ich bin sicher, dass der Ständerat dieser Motion nicht nur aus rein gesetzgeberischen Gründen und Ueberlegungen zugestimmt hat, sondern dass er ein Signal geben wollte, zu versuchen, diesen Autoverlad aufrechtzuerhalten. Der Nationalrat sollte meiner Meinung nach ein Gleiches tun.

Deux paroles à mes amis romands. Les CFF veulent épargner 2 millions de francs, soit un millième de leur déficit global, mais ils le proposent précisément à la ligne du Simplon, l'enfant mal aimé. Heureusement, il y aurait une possibilité de sauver le chargement des voitures sur le train grâce à la privatisation avec la BLS. Je vous prie de soutenir la motion.

Zwygart, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat sich den Entscheid in dieser Frage nicht leichtgemacht. An zwei Sitzungen wurde die Frage besprochen. Im Sinne der Prioritätensetzung hat die Kommission die Motionen ein erstes Mal am 4. Mai 1992 mit 15 zu 6 Stimmen und ein zweites Mal am 30. Juni 1992 mit 13 zu 7 Stimmen abgelehnt. Aus der schriftlichen Darlegung sehen Sie die Begründung. Ich möchte nur noch folgendes beifügen: Wir sind uns bewusst, dass es hier um eine Randregion geht. Aber im Sinne der Prioritätensetzung, da unsere finanziellen Mittel nicht beliebig sind, kam die Kommission zu diesem Schluss. Ich bitte Sie daher, die Motionen abzulehnen.

Bundesrat Ogi: Es ist so, wie Herr Zwygart gesagt hat: Diese Motion wurde in der Verkehrskommission des Nationalrates zweimal behandelt, und es wurde, nachdem sie das erste Mal abgelehnt wurde, noch ein Hearing mit dem Walliser Staatsrat durchgeführt.

Die SBB beschlossen Einstellung des Autoverlades am Simplon auf 1993; die Motionäre Bloetzer und Schmidhalter fordern Beibehaltung dieses Autoverlades und Einbezug in den Leistungsauftrag der SBB als gemeinwirtschaftliche Leistung. An der Sitzung der Verkehrskommission des Nationalrates vom 14. und 15. April 1986 verlangte Herr Schmidhalter, dass der kombinierte Verkehr sowie der Transport begleiteter Motorfahrzeuge dem gemeinwirtschaftlichen Bereich der SBB zugeordnet werden sollen. Die Kommission lehnte den Antrag Schmidhalter mit 13 zu 4 Stimmen ab.

Für den Bundesrat bestehen auch heute keine zwingenden Gründe, den Autoverlad als marktwirtschaftliches Angebot einzuordnen. Mit der Aufrechterhaltung des Autoverlades wird eher der private – ich betone: der private – als der öffentliche Verkehr gefördert.

Nach den neuesten Linienerfolgsrechnungen 1990/91 erreicht der Autoverlad am Simplon 30 Prozent Grenzkostendeckung und ist damit im letzten Rang bei den marktwirtschaftlichen Leistungen. Ich muss dem Nationalrat auch in Erinnerung rufen, dass wir mit dem Staatsrat und mit dem Kanton Wallis vereinbart haben, dass 100 000 Autos durch den Simplon transportiert werden sollten. Wenn wir die Statistik einsehen, stellen wir einen starken Rückgang seit 1989 fest: Nachdem noch 1980 bei einem geringeren Motorisierungsgrad 110 416 Autos diesen Autoverlad benützt haben, wurden 1991 94 722 Autos auf der Simplonstrecke transportiert; 1989 waren es 96 800 Autos, 1990 96 000 Autos. Offensichtlich wird dieses Angebot nicht genutzt. Mit seiner neunprozentigen Auslastung macht dieser Verkehr sogar dem Regionalverkehr die letzten Plätze beim Benützungsgrad streitig. Warum ist das so?

Man hat die Strasse über den Simplonpass ausgebaut. Es ist eine gut zu befahrende Strasse, praktisch 320 bis 340 Tage pro Jahr kann diese Strecke befahren werden. Diese Strecke lädt geradezu zum Ueberfahren des Simplonpasses ein, und damit hat sich die Nachfrage unten beim Autoverlad natürlich reduziert.

Die Argumente, die seinerzeit für die Strassenverbindung Rawil gebraucht wurden, u. a. die Zusammenführung des Wallis mit der übrigen Schweiz und umgekehrt, haben hier weniger Gültigkeit. Der Simplontunnel wird künftig vermehrt für den internationalen Personen- und Güterverkehr benötigt. Trotz der sehr guten Schneesverhältnisse im Winter 1991/92, also von

Dezember bis März, waren die Frequenzen des Autoverlades rückläufig; sie betragen in dieser Zeitspanne 19,3 Prozent.

Bei der Aufhebung liegt das Sparpotential für die SBB bei zirka 2 Millionen Franken, für den Bund etwa bei 1,4 Millionen Franken. Es geht hier um die Verbilligungsbeiträge.

Hier möchte ich Ihnen einfach in Erinnerung rufen, was Sie jeweils zum SBB-Budget, zur SBB-Rechnung sagen. Irgendwo sollten wir ja mit dem Sparen, mit dem rationelleren Vorgehen beginnen dürfen; ich sage bewusst «beginnen dürfen». Die heutige Finanzlage des Bundes verlangt ein Setzen von Prioritäten.

Da äusserst schlechte Betriebsergebnisse für den Autoverlad am Simplon vorhanden sind und die Nachfrage völlig unbefriedigend ist, lässt sich dieser Autoverlad – hierfür werden Ihre Gelder, die Gelder der Steuerzahler und der Automobilisten eingesetzt – nicht mehr rechtfertigen. Der Kanton Wallis war nicht bereit, eine Lösung mit dem Bund zu suchen. Wir haben es dem Kanton Wallis offeriert. Der Kanton Wallis hat abgelehnt und gesagt, er sei nicht bereit, sich an einer Finanzierung zu beteiligen.

Als Fazit muss ich Ihnen beantragen, diese Motion abzulehnen; der Autoverlad gehört zum freien Marktbereich. Die Finanzlage des Bundes und der SBB erlauben keinen ineffizienten Mitteleinsatz, und ich möchte Sie deshalb bitten, diese Motionen von Herrn Schmidhalter und von Herrn Ständerat Bloetzer abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motionen
Dagegen

51 Stimmen
55 Stimmen

91.081

Konventionen des Europarates.

5. Bericht

Conventions du Conseil de l'Europe.

5e rapport

Bericht des Bundesrates vom 18. Dezember 1991 (BBl 1992 II 656)
Rapport du Conseil fédéral du 18 décembre 1991 (FF 1992 II 651)

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

92.019

Europarat.

Bericht des Bundesrates

Conseil de l'Europe.

Rapport du Conseil fédéral

Bericht vom 19. Februar 1992 (BBl II 782)

Rapport du 19 février 1992 (FF II 778)

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

Motion des Ständerates (Bloetzer) Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel

Motion du Conseil des Etats (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	IV
Volume	
Volume	
Session	Augustsession
Session	Session d'août
Sessione	Sessione di agosto
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3399
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.08.1992 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1433-1435
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 488

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.