

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	51 Stimmen
Dagegen	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

## **Europarat. Bericht des Bundesrates**

### **Conseil de l'Europe. Rapport du Conseil fédéral**

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	92.019
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.08.1992 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1435-1435
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 490

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.