

Plattner: Bitte verzeihen Sie mir, dass ich Sie schon wieder mit einem typischen Basiliensum beschäftige; die Traktandenliste hat es so gefügt, dass ich an zwei Tagen hintereinander zu solchen Themen reden muss. Ich will versuchen, mich kurz zu fassen, weil ich glaube, dass das Problem einer allseits befriedigenden Lösung zugeführt wird. Wir werden nachher hören, was Herr Bundesrat Ogi dazu sagt.

Das Problem ist folgendes: Sie wissen, dass die Rheinhäfen für den Güterverkehr ein wichtiges Eingangstor in die Schweiz sind. Der überwiegende Teil der Waren, die auf dem Rhein transportiert werden, geht nicht nach Basel, sondern nur durch Basel und endet irgendwo in der Schweiz. Dieser Gütertransport ist preislich relativ günstig; er ist vor allem ökologisch sehr günstig. Von der Belastung der Umwelt her ist der Gütertransport per Schiff weitaus günstiger als derjenige über die Bahn und unendlich viel günstiger, würde ich fast sagen, als jener auf der Strasse.

Die Rheinschifffahrt hat trotz dieser Vorteile grosse strukturelle Probleme. Es gibt auf dem Rhein zu viele Schiffe, es gibt zuviel interne Konkurrenz. Die Tarife sind deshalb tief, und es ist schwierig, einen Ertrag zu erwirtschaften. Dazu kommt die starke Konkurrenz durch die Bahn, insbesondere auf der Rheintalstrecke durch die Deutsche Bundesbahn, und, wie Sie alle wissen, durch den Strassengüterverkehr. Diese Probleme betreffen uns hier nicht.

Es gibt aber in diesem ganzen Haufen von Problemen, welche die Rheinschifffahrt hat, ein Problem, welches wir angehen können. Es geht um ein Tarifproblem, welches die SBB und die Rheinschifffahrt auf der ganz kurzen Strecke vom Rheinhafen bis auf das normale SBB-Netz miteinander haben. Diese Strecke, die einige Kilometer lang ist, wird nach einem alten Vertrag aus den siebziger Jahren berechnet, als wäre sie 25 Kilometer lang. Das heisst, es werden in die Kostenberechnung für Transporte der SBB 25 Tarifkilometer eingeschlossen.

Seit einigen Jahren, nämlich seit 1987, wurde dieser Tarifzuschlag aufgrund von Umweltschutzmassnahmen, «Tarifverbilligungen im öffentlichen Verkehr», aus den Erträgen des sogenannten grünen Frankens, auf 10 Kilometer heruntergedrückt. Diese Verbilligung läuft aber Ende 1992 ab; sie war von Anfang an auf sechs Jahre beschränkt.

Das heisst für die Rheinschifffahrt, dass die Kosten wegen dieser kurzen Strecke wieder kräftig steigen werden, weil der Rheinhafenbahnhof nicht wie irgendein anderer Schweizer Bahnhof behandelt wird, sondern weil ein Zusatztarif zu bezahlen ist. Bis die Waren vom Rheinhafen auf dem SBB-Netz sind, wird sich die Tonne wesentlich verteuern – um 1.50 bis 1.70 Franken pro Tonne. Rechnet man das auf die Gesamttransportkosten von vielleicht 30 Franken pro Tonne in einem mittleren Fall auf, sind das wesentliche Preiserhöhungen.

Die beiden Basel und die Vertreter der beiden Basel in den eidgenössischen Räten haben sich schon vor zwei Jahren darum bemüht, dieser sechs Jahre gültigen Uebergangsregelung eine Anschlussregelung folgen zu lassen. Es hat sich dabei gezeigt, dass die Kosten- und Besitzverhältnisse in den Rheinhäfen ausserordentlich kompliziert und undurchsichtig sind und dass eigentlich niemand so genau weiss, ob diese 25 Tarifkilometer wirklich den Kosten entsprechen, welche den SBB entstehen, oder ob sie nicht viel zu hoch angesetzt sind.

Das Postulat, das ich eingereicht habe, wurde parallel zu einer Interpellation oder einer Einfachen Anfrage von Nationalrat Wyss eingereicht. Der Bundesrat hat darauf schon geantwortet und klar zu erkennen gegeben, dass er zwar nicht bereit sei, sofort eine Anschlussregelung zu treffen, dass er aber bereit sei, in Absprache mit den Kantonen von einer neutralen Stelle eine Untersuchung vornehmen zu lassen, damit diese leidige Diskussion ein definitives Ende finden könne. Ich denke, mit dieser Lösung könnten sich sowohl die Rheinschiffer als auch die Kantone Basel-Stadt und Baselland einverstanden erklären.

Ich möchte Ihnen empfehlen, dieses Postulat zu überweisen, damit der Bundesrat etwas in der Hand hat, das ihm diesen Auftrag gibt. Ich bitte Sie, mir in diesem Antrag zu folgen.

Bundesrat **Ogi:** Ich halte mich ganz kurz, damit es nicht allzuviel kostet:

Die Tarifierleichterungen für die Basler Rheinhäfen laufen Ende 1992 aus. Der Bundesrat ist nicht bereit, weitere Gelder freizumachen. Der Postulant verlangt die befristete Weiterführung bis zum Vorliegen eines neuen Konzepts.

Ich muss Ihnen sagen, Herr Plattner, seit 1990 hat sich der Modal split nicht weiter zuungunsten der Schiene entwickelt. Ich gebe Ihnen Zahlen: Gegenüber 1986 hat der Schienenanteil zugenommen: 1986 betrug er 62,4 Prozent und 1991 sogar 64,1 Prozent. Bis Ende September dieses Jahres blieb dieses Verhältnis stabil. Die Veränderung ist also leider nicht im erwünschten Masse eingetreten, und die Finanzlage des Bundes – ich muss es Ihnen einmal mehr sagen – erlaubt die Weiterführung dieser Massnahme nicht.

Dagegen befasst sich der Bundesrat seit mehreren Jahren mit der Frage der Binnenschifffahrt, insbesondere der Basler Häfen. Die Verhältnisse sind dort, wie das Herr Plattner ganz klar und korrekt gesagt hat, kompliziert und zum Teil – ich wiederhole seine Worte – ganz undurchsichtig. Diese Klärung muss erfolgen.

Deshalb ist der Bundesrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen, um hier mehr Klarheit zu schaffen.

Ueberwiesen – Transmis

92.3317

Interpellation Danioth

Halte der IC und Fernschnellzüge im Kanton Uri

Horaire des CFF dans le canton d'Uri

Wortlaut der Interpellation vom 24. August 1992

Im Fahrplan 1991–1993 der SBB sind für den Kanton Uri drei IC-Halte sowie der Halt eines Fernschnellzuges trotz dringlichen Ersuchens der Urner Regierung gestrichen worden. Als Begründung wird u. a. die Gefährdung des Leistungsauftrages der Bahn angegeben.

Ich unterbreite im Zusammenhang mit dieser Problematik dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Wie lauten die verbindlichen Rahmenbedingungen für die Bedienung der Regionen unseres Landes mit Fernverbindungen?
2. Welchen Stellenwert soll die Bedienung regionaler Zentren mit Anschlüssen des Fernverkehrs im neuen SBB-Leistungsauftrag einnehmen?
3. Ist zur Vermeidung eines eklatanten Ungleichgewichtes zwischen immer dichter werdenden Städteverbindungen und rückläufigen regionalen Halten nicht die Stärkung zugunsten einer gleichmässigen regionalen Berücksichtigung und einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung anzustreben?
4. Wie gedenkt der Bundesrat den von neuen Bahnprojekten («Bahn 2000», Neat) besonders betroffenen Gebieten einen Nutzensausgleich in verkehrstechnischer Hinsicht zu gewährleisten?

Texte de l'interpellation du 24 août 1992

Dans l'indicateur 1991–1993 des CFF, l'arrêt des trains intercitys a été supprimé dans trois cas, et il en va de même pour celui d'un train direct à longue distance, malgré la demande instantane du gouvernement cantonal d'Uri. Comme motifs, on a mentionné en particulier que ces suppressions étaient nécessaires pour assurer le respect du mandat de prestations de la régie.

A ce propos, je soumets au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Quelles sont les conditions contraignantes qui régissent la desserte des régions de notre pays par des liaisons ferroviaires à longue distance?

2. Quelle est la priorité accordée dans le nouveau mandat de prestations des CFF à la desserte des centres régionaux par des liaisons du trafic à longue distance?

3. Pour éviter un déséquilibre par trop criant entre des liaisons interurbaines de plus en plus intenses et une desserte régionale toujours plus déficiente, n'y a-t-il pas lieu de rétablir l'équilibre en faveur des régions et de favoriser une répartition plus uniforme de la population?

4. Que pense entreprendre le Conseil fédéral pour offrir une compensation, sur le plan des transports, aux régions particulièrement touchées par les nouveaux grands projets ferroviaires («Rail 2000», NLFA)?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ziegler Oswald (1)

Danioth: Ich habe vorhin, in der Eintretensdebatte zum Vorschlag der SBB, gesagt, dass der Kanton Uri mit der Gotthardbahn seit deren Eröffnung verbunden und verwachsen ist. Das Wissen, dass beide – Land und Leute von Uri sowie die SBB – aufeinander angewiesen sind, vor allem in schwierigen Zeiten, mindert die gegenseitige Verbundenheit nicht, obschon gelegentlich Reibungen auftreten, was ja in allen guten Familien vorkommt. Vor allem in Zeiten, in denen die Natur nicht nur unseren Lebensraum, sondern auch die Bahn bedroht, können Sie, Herr Bundesrat, auf den restlosen Einsatz der Urner Bähler zählen, damit diese internationale Bahnverbindung aufrechterhalten werden kann. Ich glaube, das ist auch ein Wert. Erstfeld ist ja eines der fünf Dörfer, die nebst meiner Heimatgemeinde ja zur Neat gesagt haben. Uri wird – trotz seiner kritischen Einstellung zu den beiden offenen Fragen – loyal an der Verwirklichung dieses nationalen Vorhabens mitarbeiten. Das möchte ich vorausschicken.

Ich möchte auch anerkennen, dass die SBB marktwirtschaftlich denken und besonders heute doppelt rechnen müssen. Dabei sollte man allerdings nicht nur die Ausgabenseite betrachten, sondern auch einen Blick auf die Einnahmenseite werfen. Ein kurzer Schnellzughalt verursacht nur geringe Strommehrkosten für das Anhalten und Anfahren des Zuges. Er kostet sonst kein zusätzliches Geld, aber viel Goodwill.

Wenn vor Inangriffnahme einer grossen neuen Aufgabe kurzerhand die drei bisherigen Intercity-Halte in Göschenen – für die Tourismusregion Urseren, das Tavetsch und das Goms bedeutsam – gestrichen werden, desgleichen ein Fernschnellzug-Halt in Flüelen, dann können die SBB mit dieser «Geste» nicht auf Verständnis zählen. Der Verzicht auf Intercity-Halte ist seit dem Fahrplan 1991/93 durchgesetzt. Die Intercity-Halte sollen gemäss neuestem Bericht auch im Fahrplanentwurf 1993/95 nicht mehr enthalten sein. Warum man sich am zuständigen Ort so zugeknöpft gibt, ist unerfindlich, und es liegt nicht im Interesse der SBB, denn auch nach und aus Uri gibt es Fahrgäste – Einheimische und Touristen –, die es schätzen, nicht in Arth-Goldau einsteigen und damit Zeit und Umtriebe in Kauf nehmen zu müssen. Wir verlangen sicherlich nicht Halte im Stundentakt, wie Sie es vorhin zu Recht in Frage gestellt haben, sondern eine angemessene Versorgung. Die drei Intercity-Halte würden auf einer Fahrt von mehreren Stunden in die grossen Zentren auch betrieblich und fahrplantechnisch drinliegen. Bei gutem Willen, sage ich. Und ich danke dem Bundesrat im voraus für den mehr oder weniger sanften Wink an die SBB hierzu.

Bundesrat **Ogi:** Vier klare Fragen, vier klare Antworten – so hoffe ich!

Zuerst einmal möchte ich dankbar zur Kenntnis nehmen, Herr Danioth, dass wir auf die Urner Bähler zählen können. Ich nehme das sehr gerne zur Kenntnis, weil ein Mitglied des Regierungsrates des Kantons Uri nach erfolgreicher Abstimmung der Neat gesagt haben soll, sie hätten kein Vertrauen mehr in Bern. Ich denke an «Berne fédérale» natürlich, nicht an «Berne ville». Deshalb ist das jetzt doch etwas Brosame.

Zur Frage 1: Intercity-Züge werden zwischen grossen Zentren eingesetzt, sofern – ich sage das noch einmal – ein genügendes Verkehrsaufkommen besteht. Zur Bedienung der mittleren Zentren verkehren Schnellzüge. Das ist die Philosophie;

das ist die Konzeption. Die Schnellzüge nehmen auch die Zubringerfunktion zu den IC-Knoten wahr.

Zur Frage 2: Diesen Angebotsgrundsätzen entsprechend werden die Zentren im Kanton Uri – Flüelen, Erstfeld, Göschenen – stündlich mit durchlaufenden Schnellzügen Basel/Luzern/Zürich und Chiasso bedient. In Arth-Goldau bestehen Anschlüsse mit den IC-Zügen von und nach Zürich respektive von und nach Luzern und Basel.

Zur Frage 3: Die erwähnten Zentren im Kanton Uri sind vergleichbaren Orten in der übrigen Schweiz ebenbürtig. Zusätzliche Halte von IC- und EC-Zügen bringen keine Mehrfrequenz. Das ergeben Statistiken, die die SBB erstellt haben. Hingegen würden die verlängerten Reisezeiten der IC-Züge Anschlussverluste in Zürich, Luzern, Basel, Bellinzona und in Mailand auslösen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Gotthardlinie gegenüber den übrigen Verkehrsträgern und den ausländischen Konkurrenzlinien würde geschmälert; das ist auch nicht in Ihrem Interesse.

Zur Frage 4: Durch die Ausbauten für die «Bahn 2000» und die Neat werden neue – und da ist vielleicht die Hoffnung zu schöpfen, Herr Danioth – Kapazitäten frei, die im Schnellzugs- und Regionalverkehr eine effizientere Bedienung ermöglichen werden. Dies gilt speziell auch für die Bergstrecke im Kanton Uri. Damit wird, wenn immer möglich, ein besseres Angebot – ich bin überzeugt, dass es möglich sein wird – geschaffen.

Fazit: Mit einer Abwertung des IC- und des EC-Konzeptes werden diese Züge zu Schnellzügen degradiert, was wiederum ein Begehren nach einer neuen Art schnellerer Städtezüge nach sich ziehen würde.

Darf ich Sie, Herr Danioth, zum Schluss einmal bitten, an die Orte hinzugehen, die ich erwähnt habe, und in Flüelen, Erstfeld und Göschenen vor Ort einen ganzen Tag lang genau zu zählen, wie viele Leute dort zusteigen. Wenn Sie das zählen und die Zahlen vergleichen, werden Sie mit meiner Antwort sicher einverstanden sein.

Danioth: Vom Verständnis, das Sie meinem Anliegen und damit dem Anliegen des Kantons Uri entgegenbringen, bin ich überzeugt, und ich danke Ihnen dafür. Von der Antwort selber, die ja ein Nein darstellt, kann ich mich nicht befriedigt erklären. Ich bin aber bereit – sei es mit Ihnen oder mit einem von Ihnen beauftragten Mitarbeiter –, einen ganzen Tag lang diese Betriebszählungen an den von Ihnen bezeichneten Bahnhöfen durchzuführen.

92.072

Erdöl- und Erdgasforschung. Gewährung von Finanzhilfen Prospection d'hydrocarbures. Aide financière

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. August 1992 (BBI V 1096)
Message et projet d'arrêtè du 24 août 1992 (FF V 1044)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Schallberger, Berichterstatter: Mit Botschaft vom 24. August 1992 beantragt der Bundesrat eine Fristverlängerung für die finanzielle Unterstützung der Erdöl- und Erdgasforschung in der Schweiz. Der entsprechende Bundesbeschluss, datiert vom 15. Dezember 1982 und befristet auf zehn Jahre, läuft Ende 1992 ab. Damals wurde ein Kredit von insgesamt 10 Millionen Franken beschlossen. Von diesem Betrag ist bis zum Ablauf der zehnjährigen Frist rund die Hälfte beansprucht worden. Der Antrag des Bundesrates lautet lediglich auf Fristver-

Interpellation Danioth Halte der IC und Fernschnellzüge im Kanton Uri

Interpellation Danioth Horaire des CFF dans le canton d'Uri

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3317
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1107-1108
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 229

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.