

einen Rückzug weitere Folgekosten eingespart werden. In diesem Zusammenhang gilt es aber auch folgendes zu beachten: Mittels Verpflichtungskrediten haben wir bereits erhebliche Investitionen gebilligt: Hucklepackkorridor, «Bahn 2000» und bald die Neat; Herr Cavelti hat es gesagt. Deshalb bin ich – ohne dass der Bundesrat die Möglichkeit hatte, Ihr Postulat zu sehen – für Ihr Postulat und den Wunsch, die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in diese Arbeit einzubeziehen, dankbar.

Ihre Forderungen in bezug auf die Lärmschutzverordnung sind auch nicht gering. Herr Loretan, Sie zwingen die SBB, im Bereich der Lärmschutzverordnung auf der Strecke Basel–Chiasso möglicherweise über 1 Milliarde Franken zu investieren, die nirgends budgetiert sind.

Dazu kommt eine bestimmte Betriebssicherheit. In meinem Departement hat Sicherheit eine ganz entscheidende Bedeutung. Es ist das wichtigste Wort, das es in meinem Departement zu beachten gilt. Eine bestimmte Betriebssicherheit ist zu gewährleisten, und bei der immer stärkeren Nutzung des Schienennetzes in diesem Bereich sind weitere Investitionen unumgänglich.

Zusätzlich bedürfen die Rationalisierungen in der Regel gewisser Investitionen. Letztlich müssen die SBB auch bestrebt sein, die bestehende Substanz soweit als möglich zu erhalten, was aber entsprechende Mittel erfordert. Sie merken, dass die SBB damit auch in Zukunft investieren müssen, allerdings nur noch im absolut erforderlichen Ausmass und dort, wo Leistung gefragt ist. Dort, wo keine Leistung gefragt ist, und dort, wo das Angebot nicht benützt wird, können die SBB in Zukunft nicht mehr in diesem Ausmass investieren.

Herr Delalay, wir können nicht den Regionalverkehr erhalten und gleichzeitig rationalisieren. Das ist eine Gratwanderung mit gewissen Kletterstellen vom Grad 8. Sagen Sie mir bitte, was das aus Ihrer Sicht heisst! Es heisst für mich: unbediente Stationen, keine Kondukteure. Das wollen Sie nicht. Das sind alles Sachen, die von den Parlamentariern immer wieder bekämpft oder verzögert werden.

Die Seetalbahn, Herr Delalay, war an und für sich ein typisches Projekt der Verkehrsstrennungsverordnung, die Sie gewünscht haben. Man hat gesagt: Das ist genau das, was wir mit diesen Geldern ausführen sollen. In diesem Zusammenhang muss ich Ihnen sagen, dass mich die zwei Toten pro Jahr und die vielen Verletzten auf dieser Strecke nicht unberührt lassen. Wir müssen hier etwas tun.

Was hat der Bundesrat beschlossen? Er hat beschlossen, unten (Luzerner Raum) und oben (im Raum Lenzburg) Verbesserungen vorzusehen. Was im mittleren Teil passiert, ist noch zu entscheiden. Allerdings haben die beiden Kantone Luzern und Aargau ihre Beschlüsse weitgehend gefasst. Auch der Bundesrat hat in den siebziger Jahren beschlossen, so dass wir hier nicht mehr zurück können, ohne ein Versprechen zu brechen.

In bezug auf den Regionalverkehr – an die Adresse von Herrn Cavelti – möchte ich sagen, dass wir diese Modelle prüfen. Wir haben ein Modell bereits in Prüfung. Dieses wird dann beispielgebend dafür sein, ob wir das ausdehnen könnten. Ich teile Ihre Auffassung, dass die KTU ihre Dienstleistungen in einer hervorragenden Art und Weise erbringen; dieses Modell wird auch im Rahmen der Groupe de réflexion geprüft – im Sinne einer Uebergabe einiger Linien an die Regionen, allenfalls auch mit einer Entschädigung, die im gesamten gesehen vielleicht günstiger zu stehen kommt als die heutige totale Aufwendung.

Der Voranschlag 1993 und der Mittelfristplan 1994–1998 zeigen ganz klar auf, dass die SBB einer Neuausrichtung dringend bedürfen; aber sagen Sie dann, was Sie wollen und was Sie erwarten. Ausgehend von den Entscheidungsgrundlagen der Groupe de réflexion werden der Bundesrat und das Parlament über einen neuen Leistungsauftrag demnächst entscheiden können. Im Zentrum steht immer die Frage: Welchen öffentlichen Verkehr ist die Politik zu bezahlen bereit? Heute habe ich darauf keine Antwort bekommen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

27 Stimmen

Dagegen

4 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.3397

Postulat Bloetzer

Tarifiermässigung der rollenden Strassen

Réduction des tarifs de ferroutage

Wortlaut des Postulates vom 28. September 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, die Tarife der rollenden Strassen durch die Alpentunnels zu überprüfen. Insbesondere ist die Finanzierung der entsprechenden Kosten über die Abgaben für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette) vorzusehen. Als Sofortmassnahme sind die zusätzliche Verbilligung der Tarife und die Einführung weiterer Abonnementkategorien mit Pauschaltarifen für regelmässige Benutzer vorzunehmen.

Texte du postulat du 28 septembre 1992

Le Conseil fédéral est invité à revoir les tarifs de ferroutage applicables à la traversée des tunnels alpins et à prévoir notamment un financement de ces frais par l'intermédiaire de la taxe d'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). En guise de mesure d'urgence, il est prié de faire en sorte que ces tarifs soient réduits davantage et que de nouvelles catégories d'abonnements à tarifs forfaitaires soient créées pour les usagers réguliers.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Bisig, Cavadini Jean, Cavelti, Cottier, Coutau, Daniöth, Delalay, Flückiger, Frick, Huber, Küchler, Kündig, Loretan, Morniroli, Petitpierre, Rhyner, Roth, Salvioni, Schallberger, Schmid Carlo, Seiler Bernhard, Zimmerli (23)

Bloetzer: Am 27. September des laufenden Jahres hat das Schweizer Volk mit grossem Mehr dem Alpentransit-Beschluss zugestimmt. Der Kanton Wallis lag mit seinem Abstimmungsresultat von rund 80 Prozent Ja-Stimmen an zweiter Stelle der zustimmenden Kantone. Dieses Resultat ist bemerkenswert; es ist sicher darauf zurückzuführen, dass die neue Linie am Lötschberg nicht nur eine Verbesserung der Nord-Süd-Transitinfrastruktur sowie eine sinnvolle Ergänzung von «Bahn 2000» mit besseren Personenverkehrsbedingungen vom und zum Wallis ermöglicht, sondern insbesondere auch, weil sie einen Ersatz für die Rawilverbindung bringt.

In der Tat hält der Bundesrat in seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale folgendes fest: «Der Lötschberg soll aber noch eine dritte Funktion erfüllen, und zwar diejenige einer Verbindung von zwei Nationalstrassen. Nachdem die Rawilverbindung N 6 aus dem Nationalstrassennetz gestrichen worden

ist, bietet sich mit einem Basistunnel eine entsprechende Lösung an. Erst alle drei Aufgaben zusammen begründen den Bau der neuen Basislinie und garantieren ihre volle Auslastung. Weder die eine noch die andere Aufgabe allein rechtfertigt ein solches Vorhaben.»

Die Botschaft zeigt im weiteren klar auf, dass die Gesamtkapazität des Autoverlades, welcher mit 700 Personenwagen pro Stunde und Richtung ungefähr der Leistungsfähigkeit der aus dem Nationalstrassennetz gestrichenen Rawil-Verbindung entspricht, durch die Eröffnung des Basistunnels und die gleichzeitige Weiterführung des Autoverlades zwischen Kandersteg und Goppenstein erreicht werden soll. Diese Sachlage zeigt klar auf, dass der Autoverlad zwischen Goppenstein und Kandersteg schon heute und nicht erst bei Eröffnung des Basistunnels eine Leistung mit Nationalstrassencharakter darstellt. Dieser neuen Rechtslage muss sowohl bei der zukünftigen als auch bei der heutigen Gebührengestaltung für den Autoverlad am Lötschberg Rechnung getragen werden. Aufgrund der neuen Rechtslage darf mit Fug und Recht gefordert werden, dass der Benutzer der Lötschbergverbindung gebühren- und kostenmässig nicht schlechtergestellt werden soll als der Benutzer eines Strassentunnels durch die Alpen; die Finanzierung dieser Leistung hat demnach über den Treibstoffzoll und die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette) zu erfolgen. Eine allfällige zusätzliche Verladegebühr ist aus der Sicht des Autoverladbenützers lediglich mit echten Einsparungen zu rechtfertigen. Dabei kann nicht allein von den Betriebskosten, Benzin, Unterhalt usw., ausgegangen werden, sondern es müssen auch Wartezeiten und andere Inkonvenienzen – längere Zufahrtsstrecken – mitberücksichtigt werden. Es versteht sich, dass bei der Festlegung der Gebühren auch die Frage der Steuerung des Verkehrsanfalls miteinbezogen werden kann und muss.

Unter Berücksichtigung der Rechtslage und unter Einbezug der genannten Kriterien spricht alles dafür, die Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen mit der Eisenbahn durch den Lötschberg langfristig – das heisst ab Inbetriebnahme des Basistunnels – der Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassen gleichzustellen. Subsidiär und als Sofortmassnahme ist die generelle Verbilligung der Tarife für die Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen durch alle Alpentunnels vorzunehmen, so dass diese mindestens auf ein Niveau herabgesetzt werden, welches etwa den Betriebskosten, Treibstoff, Unterhalt usw., für die Durchquerung eines Strassentunnels durch die Alpen entsprechen würde. Zusätzlich drängt sich für regelmässige Benutzer schon heute die Einführung weiterer Abbonnementskategorien mit Pauschalтарifen auf.

Aus staatspolitischen Gründen hat man mit Recht auf die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard und am San Bernardino verzichtet. Es ist an der Zeit, auch am Lötschberg und bei den anderen Alpentunnels diese diskriminierende Gebührenordnung für die Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen zu beheben beziehungsweise anzupassen.

Ich ersuche Sie deshalb, das vorliegende Postulat zu überweisen.

Bundesrat **Ogi**: Die Bahnunternehmungen sind in der Festsetzung ihrer Tarife frei. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Überlegungen kann der Bund die Transporte begleiteter Motorfahrzeuge verbilligen. Die Transportunternehmungen sind für den Einnahmehausfall zu entschädigen. Diese Verbilligungsbeiträge sind durch zweckgebundene Treibstoffzollgebühren zu finanzieren. 1991 hat der Bund 22 Millionen Franken Verbilligungsbeiträge an die BLS, an die Furka-Oberalp-Bahn und an die RhB ausbezahlt.

Die volle Erhöhung des Benzinpreises um 25 Rappen pro Liter wurde vom Parlament abgelehnt; sie konnte nicht durchgesetzt werden. Deshalb muss ich Sie an die schwierige Finanzlage des Bundes erinnern; weitere Verbilligungen zu Lasten der Bundeskasse sind einfach nicht zu verantworten. Das ist eine ganz logische Haltung.

Ich habe auf der einen Seite Verständnis für den Walliser Ständerat Bloetzer. Ich muss aber sagen, dass die heutige Mobilität, vor allem die Automobilität, zu billig ist. Ich sage es ganz

bewusst: Die Automobilität ist zu billig. Wir würden damit eine weitere Schleuse öffnen. Wenn ich die Debatte im Rahmen des SBB-Budgets jetzt noch etwas analysiere, nachwirken lasse, muss ich Ihnen sagen, dass Sie dieses Postulat nicht annehmen können. Die Vignette und eine Verladeentschädigung als Angebot an der Grenze sind in technischer und in rechtlicher Hinsicht kaum lösbar. Es sind also noch verschiedene Probleme zu studieren, die wir im jetzigen Moment nicht sofort lösen können. Die Schaffung weiterer Abbonnementskategorien verstärkt die Kostenunwahrheit – die Unwahrheit – und verschiebt sie noch einmal ins Negative.

Aufgrund dieser Situation möchte ich Sie bitten, dieses Postulat abzulehnen. Das ist die konsequente Folge dessen, was Sie in bezug auf die Bundesfinanzen beschlossen haben oder noch beschliessen werden (in der Kommission ist es weitgehend beschlossen worden). Das ist die konsequente Anwendung dessen, was Sie immer wieder sagen: Die Automobilität und die Mobilität generell sind zu billig. Also dürfen wir auf der Strasse nicht weitere Schleusen öffnen.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen und das Postulat abzulehnen.

Bloetzer: Ich bin mit der Antwort des Bundesrates nicht einverstanden. Ich halte am Postulat fest.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates

16 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

92.3412

Postulat Plattner

Uebergangslösung für die Tarifierung des kombinierten Verkehrs Rheinschiff/Bahn
Trafic combiné navigation rhénane et train. Solution transitoire concernant les tarifs

Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, durch einen direkten Auftrag an die SBB oder durch die Ausarbeitung einer Vorlage an das Parlament den – mit dem Auslaufen der Bundestarifmassnahmen per Ende 1992 verbundenen – Verzicht auf die Reduktion der Anzahl Tarifkilometer der Strecke Rheinhäfen–Basel SBB von 25 Kilometern auf 10 Kilometer befristet weiterzuführen, damit während der geplanten Verhandlungen über eine definitive Lösung der kombinierte Verkehr Rheinschiff/Bahn nicht tariflich benachteiligt und somit Güterverkehr auf die Strasse verlagert wird.

Texte du postulat du 6 octobre 1992

Les mesures tarifaires de l'arrêté fédéral de 1986 arrivent à échéance à la fin de 1992. En conséquence, le Conseil fédéral est invité à reporter temporairement la suppression de la réduction du nombre de kilomètres tarifaires (ramenés de 25 à 10) sur la ligne ports rhénans–Bâle CFF, soit en confiant directement un mandat aux CFF, soit en soumettant un projet au Parlement. Ceci permettrait d'éviter que, pendant la durée des négociations prévues pour trouver une solution définitive, le trafic combiné navigation rhénane et train ne soit défavorisé sur le plan tarifaire et que le trafic des marchandises ne soit transféré sur la route.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Büttiker, Cavelti, Coutau, Danioth, Frick, Gadiant, Huber, Iten Andreas, Jagmetti, Küchler, Loretan, Onken, Piltippierre, Piller, Rhinow, Roth, Salvioni, Schallberger, Schiesser, Schüle, Simmen, Ziegler Oswald (23)

Postulat Bloetzer Tarifiermässigung der rollenden Strassen

Postulat Bloetzer Réduction des tarifs de ferroutage

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	92.3397
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1105-1106
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 227