

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
Dagegen

16 Stimmen
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)

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 intercity 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?

Postulat Plattner Uebergangslösung für die Tarifierung des kombinierten Verkehrs Rheinschiff/Bahn

Postulat Plattner Trafic combiné navigation rhénane et train. Solution transitoire concernant les tarifs

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	92.3412
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1106-1107
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 228

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.