

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Borradori, Camponovo, Carobbio, Lepori Bonetti, Maspoli, Pini (6)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. Mai 1994

Risposta scritta del Consiglio federale dell'11 maggio 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 mai 1994

La linea di base del San Gottardo è concepita per assorbire un volume di traffico pari a 150 treni al giorno in entrambe le direzioni attraverso le Alpi. Inoltre, 44 treni merci e diretti potranno percorrere questa tratta di montagna ogni giorno, in entrambe le direzioni.

Considerando anche l'asse del Lötschberg-Sempione, sarà possibile così far transitare attraverso le Alpi 69 milioni di tonnellate di merci. Secondo le attuali previsioni in materia di traffico, ciò corrisponde alla domanda complessiva di trasporto che si registrerà nel periodo degli anni 2015 a 2020 (ferrovia e strada). L'articolo costituzionale 36sexies non modifica né la domanda globale di traffico nord-sud, né la capacità della linea di base del San Gottardo.

Poiché la capacità del progetto NTFA è pari a 69 milioni di tonnellate, le nostre ferrovie saranno in grado di assorbire l'intero traffico di transito alpino (ferrovia e strada) che interessa il nostro Paese, compresi due milioni di tonnellate circa che attraversano la Svizzera sulla N 2.

Non è pertanto necessario modificare il progetto NTFA approvato dal popolo. Ciò non significa tuttavia che trascuriamo la pianificazione del prolungamento del progetto NTFA da Lugano a Milano. Già due anni fa infatti sono stati mossi i primi passi in questa direzione. Sono attualmente in corso studi di fattibilità. Un gruppo di lavoro italo-svizzero, nel quale sono rappresentati l'Ufficio federale dei trasporti, le FFS e il Canton Ticino, segue i lavori.

Si tratta peraltro di studi il cui orizzonte di pianificazione va oltre la messa in servizio della NTFA. Non è tuttavia ancora possibile precisare quando un decreto sulla costruzione sarà d'attualità.

**Präsidentin:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion                      offensichtliche Mehrheit  
Dagegen    Minderheit

Verschoben – Renvoyé

93.3428

## Interpellation Strahm Rudolf

### Rückgang des Gütertransitverkehrs auf der Schiene

### Diminution du trafic marchandises de transit par chemin de fer

Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1993

Seit 1990 hat der Gütertransitverkehr Nord-Süd und Süd-Nord auf der Schiene durch die Schweiz einen markanten Einbruch erfahren (von 1990 bis erstes Halbjahr 1993 minus 24 Prozent).

Demgegenüber ist der Gütertransitverkehr auf der Strasse sogar stärker angestiegen als vorher (von 1990 bis erstes Halbjahr 1993 plus 40 Prozent).

Diese Trendwende bei der Entwicklung des Güterverkehrs von der Bahn auf die Strasse hat bereits vor dem Konjunkturerinbruch eingesetzt und sich in der Rezession fortgesetzt. Der Umlad von Lastwagen auf die Bahn ist nicht mehr gefragt. Unter diesem Gesichtspunkt stellen sich für die Transitverkehrspolitik grundlegende Probleme, und es drängt sich ein Überdenken der verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente auf.

Wir stellen dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat einzusetzen, um den jetzigen Trend der Güterverkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu brechen und die Bahntransitkapazitäten (Huckepack-Korridor usw.) besser auszulasten?

Wie sehen diese Lenkungsinstrumente quantitativ aus, und welche quantitative Wirkung wird von ihnen erwartet?

2. Ist der Bundesrat bereit, aufgrund der neuesten Entwicklung die dannzumalige Auslastung der Neat neu berechnen zu lassen? Ist er nicht auch der Meinung, dass die Frage der Ertragsrate («rate of return») der Neat-Investitionen neu überprüft werden muss?

3. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat nach Fertigstellung der Neat und nach dem Ablauf des Transitabkommens Schweiz/EG anzuwenden, um die Auslastung der Neat mittels Transitgüterverkehr sicherzustellen und diesen Verkehr weg von der Strasse auf die Schiene zu verlagern?

4. Glaubt der Bundesrat, dass das Transitabkommen der Schweiz mit der EG überhaupt Bestand haben wird, nachdem die EG-Behörde bereits im ersten Jahr das Transitabkommen EG-Österreich wieder unterläuft und neue Durchfahrtskonzessionen durch unser Nachbarland fordert?

Texte de l'interpellation du 29 septembre 1993

Le trafic marchandises de transit par chemin de fer dans le sens Nord-Sud et vice-versa à travers notre pays a diminué brutalement (de 24 pour cent entre 1990 et le premier semestre de 1993).

Au contraire, le trafic marchandises de transit par la route a augmenté plus rapidement qu'auparavant (de 40 pour cent durant le même laps de temps).

Ce revirement dans l'évolution du trafic marchandises au détriment du rail et au profit de la route s'était amorcé avant la fin de la période de haute conjoncture économique et s'est poursuivi pendant la récession. Le transbordement du camion au train n'est plus demandé. Sous cet angle, des problèmes fondamentaux se posent à la politique du trafic de transit, ce qui oblige à réexaminer les instruments d'orientation de la politique des transports.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quels sont les instruments d'orientation de la politique des transports que le Conseil fédéral entend utiliser pour stopper la tendance actuelle favorisant le trafic marchandises par la route au détriment du rail et pour mieux utiliser les capacités de transit (corridor de ferroutage, etc.) du chemin de fer?

Sous l'angle quantitatif, comment se présentent ces instruments et quels effets en attend-on?

2. Le Conseil fédéral est-il prêt à recalculer la capacité de transport qu'aura la NLFA, en prenant en considération la récente évolution? N'est-il pas aussi d'avis qu'il faut réexaminer la question du taux de rendement («rate of return») des investissements de la NLFA?

3. Quels instruments d'orientation de la politique des transports le Conseil fédéral entend-il utiliser après l'achèvement de la NLFA et l'expiration de l'accord sur le transit entre la Suisse et la CE afin que la capacité de la NLFA soit pleinement utilisée au profit du trafic marchandises de transit et que ce trafic soit transféré de la route au rail?

4. Le Conseil fédéral croit-il que l'accord sur le transit avec la CE sera respecté alors que l'autorité de celle-ci élude la première année déjà l'accord analogue passé avec l'Autriche et exige de notre voisine de nouvelles concessions?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Bäumlin, Bodenmann, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Caspar-Hutter, Danuser, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Meyer Theo, Rechsteiner, Ruffy, Steiger Hans, Zbinden, Züger (27)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. Mai 1994*  
*Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 mai 1994*

Die Entwicklungsangaben des Interpellanten beruhen auf veralteten und nicht gesicherten Grundlagen. Nach offiziellen Statistiken liegt das Transit-Minus auf der Schiene für die Periode 1990–1993 bei 11 Prozent und nicht bei 24 Prozent. Auch der Gütertransitverkehr auf der Strasse ist gemäss letztem Wissensstand nicht um 40 Prozent, sondern lediglich um 24 Prozent angestiegen. Zudem ist die gewählte Zeitspanne von 3 Jahren für die weitere Entwicklung des Gütertransitverkehrs nicht als repräsentativ zu betrachten. In einer Rezession wird das Wachstum des Güterverkehrs verlangsamt. Dadurch entstehen freie Kapazitäten im Transportgewerbe, wodurch ein härterer Wettbewerb ausgelöst wird. Als Folge davon sinken die Transportpreise. Da der Strassentransport sowohl bezüglich der Arbeitsbedingungen (inklusive Lohnniveau) als auch bezüglich der Preisgestaltung einen grösseren Spielraum hat als die Bahn, kann er Marktanteile gewinnen. Die grössere Flexibilität des Strassentransportgewerbes ist u. a. durch die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr bedingt, d. h., der Strassenverkehr trägt nicht die gesamten Kosten, die er verursacht (externe Kosten). Diese Entwicklung eines kurzfristigen Rückganges des Gütertransitverkehrs auf der Schiene hat sich bereits in den achtziger Jahren gezeigt. Aufgrund der Erfahrungen dieser Periode kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass nach einem derartigen Einbruch mit einem starken Anstieg der Güterverkehrsmenge auf der Schiene zu rechnen ist. Dies wird dadurch bestätigt, dass der Trend bezüglich Wachstum der Güterverkehrsmenge auf der Schiene dieses Jahr bereits wieder steigend ist.

Im übrigen hat die Annahme der Alpen-Initiative und der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe am 20. Februar dieses Jahres eine grundlegende Änderung der Situation zur Folge. Das Schweizervolk hat entschieden, dass binnen zehn Jahren der alpenquerende Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern ist, und hat gleichzeitig die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe befürwortet.

Wie der Bundesrat bereits mehrfach betont hat, wird man danach streben, den Umlagerungsauftrag in einer Weise zu erfüllen, die sowohl den Zielen der neuen Verfassungsbestimmung als auch den bestehenden internationalen Verpflichtungen Rechnung trägt und Diskriminierungen verhindert. Die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe stellt ein wichtiges Instrument zur diskriminierungsfreien Umsetzung der Ziele der Alpen-Initiative dar. Die zehnjährige Übergangsfrist bietet die Möglichkeit einer schrittweisen Umsetzung.

Bereits kurz nach der Abstimmung vom 20. Februar 1994 sind die entsprechenden Aufträge an die Verwaltung ergangen. Bezüglich Umlagerungsauftrag sind zurzeit unter der Federführung des EVED verschiedene interdepartementale Arbeitsgruppen daran, ein Umsetzungskonzept auszuarbeiten und dem Bundesrat bis zum Herbst ein Aussprachepapier über die Stossrichtungen der Umsetzung vorzulegen.

Es gilt nun, sorgfältige konzeptionelle Arbeit zu leisten und auch neue Ideen zu sammeln und zu prüfen. Es handelt sich im übrigen nicht nur um verwaltungsinterne Arbeiten. Auch die Initianten, die Kantone und weitere interessierte Kreise aus Wirtschaft, Transportgewerbe und Verbänden werden zu Hearingsitzungen begrüsst.

Zu den einzelnen Fragen (unter Berücksichtigung der aktuellen Situation nach Annahme der Alpen-Initiative):

1. Die Annahme der Alpen-Initiative hat zur Folge, dass im Rahmen von deren Umsetzung eine Gesamtanalyse der Situation in bezug auf verkehrspolitische Lenkungsinstrumente vorgenommen wird. Die Realisierung des Umlagerungsauftrages soll primär mit marktwirtschaftlichen Instrumenten geschehen. Es gilt nun, alle in Frage kommenden Massnahmen zu prüfen. Dabei steht nach der Annahme des Verfassungsartikels 36quater selbstverständlich die Einführung der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Vordergrund. Diese Abgabe soll, möglichst in Koordination mit der Entwicklung in der EU, so rasch wie möglich, unter Umständen schrittweise, eingeführt werden.

Aus diesem Grund ist man zurzeit daran, so rasch wie möglich eine Vernehmlassungsvorlage zu einem neuen Bundesgesetz für die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe auszuarbeiten.

Im Rahmen der nun aufgenommenen Abklärungen in bezug auf die modernisierte Schwerverkehrsabgabe müssen unter anderem verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten, die Abgabeobjekte, die Abgabenhöhe, die Auswirkungen der Abgabe auf das Lastwagengewerbe und den Modalsplit, die gesamtwirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, die Umweltauswirkungen, der Beitrag zur Erfüllung der Ziele der Alpen-Initiative, die Evaluation technischer Systeme und die internationale Koordination auf politischer, rechtlicher und technischer Ebene untersucht und bewertet werden. Dies gilt auch in bezug auf die Prüfung anderer marktgerechter Massnahmen.

2. Selbstverständlich wird im Rahmen der Umsetzungsarbeiten auch der Einfluss der Annahme der Alpen-Initiative auf die zu erwartende Auslastung der Neat überprüft. Gemäss Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991 prüft der Bundesrat mit jeder Beanspruchung einer neuen Kreditranche die Kostenentwicklung der Neat-Arbeiten und orientiert die eidgenössischen Räte über die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung. Zurzeit ist die Verwaltung daran, die Anträge betreffend Vorprojektentscheid an den Bundesrat auf Ende 1994/Anfang 1995 vorzubereiten. Darin werden voraussichtlich auch Angaben in bezug auf die zu erwartende Auslastung enthalten sein. Parallel dazu wird die Botschaft für den 2. Verpflichtungskredit Alpentransit vorbereitet, welche das Thema Wirtschaftlichkeitsrechnung ebenfalls behandeln wird.

3. Auch diese Frage ist im Rahmen der Umsetzung der Alpen-Initiative zu prüfen, weshalb wir auf unsere Antwort zu Frage 1 verweisen.

4. Der Bundesrat ist gewillt, dass Transitabkommen mit der EU einzuhalten. Im übrigen herrschen im Vergleich zu Österreich unterschiedliche Bedingungen. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen hat die EU jedoch ausdrücklich anerkannt, dass der Alpenraum eines besonderen Schutzes bedarf. Mit der Übergangslösung im kombinierten Verkehr, mit dem Überlaufmodell im Strassentransit sowie der Realisierung der Neat erfüllt die Schweiz ihre Verpflichtungen. Der Bundesrat erwartet, dass die EU ihrerseits ihre Verpflichtungen aus dem Transitabkommen erfüllt.

**Präsidentin:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nur teilweise befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion  
Dagegen

offensichtliche Mehrheit  
Minderheit

*Verschieden – Renvoyé*

## **Interpellation Strahm Rudolf Rückgang des Gütertransitverkehrs auf der Schiene**

### **Interpellation Strahm Rudolf Diminution du trafic marchandises de transit par chemin de fer**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3428
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1237-1238
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 229

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.