

Drittens sind gemäss Antrag des Motionärs, Herrn Bloetzer, dem Parlament die notwendigen Regelungen und Massnahmen zu unterbreiten.

Das ist die Stossrichtung der Motion. Etliche Parlamentarier haben in den letzten Jahren gleiche oder ähnliche Vorstösse eingereicht, freilich jeweils mit einer etwas andern geographischen Gewichtung. Der zweite Schritt ist dann nie erfolgt, dass man nämlich die entsprechenden Budgetanpassungen vorgenommen hätte. Es ging immer darum, bestimmte Strassenstrecken ins Hauptstrassennetz aufzunehmen, um so zu Bundessubventionen zu gelangen.

Wie schwer es Subventionen in der heutigen Zeit haben, ist allseits bekannt. Ich brauche nicht darauf einzutreten. Man kann aber nicht auf der einen Seite sagen, man müsse kürzen, und auf der andern Seite neue Begehren stellen. Da muss der Bundesrat – wenn wir schon beim Bergsteigen sind – immer wieder Gratwanderungen machen zwischen dem, was in bezug auf den Strassenausbau und dem, was in bezug auf das Sparen gewünscht wird. Hier muss er immer den Weg finden. Der Bundesrat hat sich jeweils bereit erklärt, die Begehren zu prüfen. Er hat aber stets darauf hingewiesen, dass sich nebst dem finanziellen Aspekt zwei gegensätzliche Interessen gegenüberstehen: auf der einen Seite das berechnete Anliegen der Kantone, ihre verkehrspolitisch bedeutsamen Strassenverbindungen mit Bundeshilfe zu verbessern, auf der andern Seite die seit einigen Jahren prekäre Finanzsituation des Bundeshaushaltes, die eine Ausweitung des finanziellen Engagements nicht zulässt. Dann kommt noch dazu, dass es auch Leute und Regionen gibt, die einen Weiterausbau der Strassen nicht mehr wollen.

Nun hat der Bundesrat am 16. August 1995 dem Grundsatz nach eine Anpassung des Hauptstrassennetzes beschlossen. Die formelle Verordnungsrevision wird später erfolgen. Das heutige Netz geht grossteils auf die sechziger Jahre zurück; das ist eine Tatsache. Es galt deshalb, die seitherige Siedlungsentwicklung und die damit verbundenen unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrspotentiale sowie den Stand des Nationalstrassenbaus zu berücksichtigen. Das hat der Bundesrat getan. Neue Strassen verlangen neue Anpassungen. Das ist immer so. Wenn Sie Autobahnen ausbauen, dann werden gewisse Hauptstrassen stärker belegt. Der Bundesrat hat sich darum auch entschlossen, fünf Kurzstrecken in den Agglomerationen ins Netz aufzunehmen, wobei vier Strecken als Zubringer zu sehen sind, d. h., vier Strecken weisen einen direkten Bezug zur Nationalstrasse auf.

Ein zweiter Schwerpunkt lag in der Erschliessung der Rand- und Touristikregionen. Darunter fallen – ich bin dankbar, dass Herr Bloetzer das erwähnt hat – namentlich die Verbindungen von der N 9 in Visp – aber sie ist noch nicht in Visp, das ist noch ein anderes Thema, worüber wir sprechen könnten, aber lassen wir das für heute – in die Visper Täler, nach Saas Grund und nach Täsch. Insgesamt, Herr Bloetzer, werden 170 Kilometer Kantonsstrassen neu ins Hauptstrassennetz aufgenommen. Es wurden zehn oder elf Gesuche bewilligt. Gesamthaft hatten wir – ich möchte Ihnen das nicht vorenthalten – etwa neunzig Gesuche, und wir mussten uns aufgrund der Finanzlage auf zehn oder elf Strecken konzentrieren. In diesem Sinne erweist sich der Entscheid des Bundesrates aufgrund der finanziellen Ausgangslage als ausgewogen, und mit diesem Entscheid konnten zugegebenerweise nicht alle Bedürfnisse und nicht alle Begehren erfüllt werden. Das ist jedoch im jetzigen Zeitpunkt auch nicht möglich, sonst müssen Sie nicht nur den ersten Schritt, sondern sofort auch den zweiten Schritt tun.

Den Punkten 1 und 2 der Motion wurde demnach Rechnung getragen. Zu Punkt 3 möchte ich lediglich bemerken, dass der Bundesrat nach Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes das Hauptstrassennetz in eigener Kompetenz beschliesst, so dass er dem Parlament keine entsprechenden Massnahmen unterbreiten muss.

Ich möchte noch einmal festhalten: Die jetzt bekannten Budgetzahlen und die jetzt in Aussicht genommenen Budgetzahlen für 1996 erlauben schon heute nicht, die klassierten Strassen wunschgemäss auszubauen. Ich habe Verständnis

für das Begehren, aber die Mittel diktieren auch hier unsere Möglichkeiten.

Bloetzer Peter (C, VS): Ich bin mit dem Bundesrat einverstanden: Ein erster Schritt im Sinne der Motion ist getan worden. Es ist aber eindeutig so, dass mit diesem Schritt das bestehende Problem noch nicht gelöst ist und dass hier Bedarf an weiteren Entscheiden besteht.

Ich bin mit Bundesrat Ogi einverstanden, dass die gesetzlichen Grundlagen bestehen und dass der Bundesrat auf dem Verordnungsweg Entscheide fällen kann. Es wäre allenfalls die Frage zu prüfen, ob eine Revision der gesetzlichen Grundlagen und der Kriterien angebracht wäre.

Ich bin damit einverstanden: Es ist nicht zwingend, den Vorstoss als Motion zu überweisen. Der Vorstoss ist aber nicht erledigt. Es ist nur ein erster Schritt getan worden. Ich ersuche Sie deshalb, den Vorstoss aufrechtzuerhalten; ich bin einverstanden, dass man ihn in ein Postulat umwandelt.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, die Motion als erfüllt abzuschreiben. Der Motionär hält seinen Vorstoss in Form des Postulates aufrecht.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates
Dagegen

16 Stimmen
10 Stimmen

95.3128

Postulat Brändli

Ausgewogene Verkehrserschliessung aller Regionen

Desserte équilibrée dans toutes les régions

Wortlaut des Postulates vom 16. März 1995

Eine ausreichende Verkehrserschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den privaten Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die flächendeckende Besiedlung und Bewirtschaftung unseres Landes. In peripheren Gebieten und im Berggebiet spielt dabei neben der Bahn auch die strassenmässige Erschliessung für den öffentlichen und den privaten Verkehr eine zentrale Rolle.

Ein Vergleich unter den verschiedenen Regionen zeigt, dass heute erhebliche qualitative Unterschiede in bezug auf die Verkehrserschliessung und das Verkehrsangebot bestehen. Mit den bevorstehenden, umfangreichen Investitionsvorhaben («Bahn 2000», Fertigstellung der Autobahnen, Neat u. a.) dürften bestehende Wettbewerbsverzerrungen teilweise verstärkt werden. Mit zu berücksichtigen sind dabei auch die Beschäftigungseffekte während der Bauphase.

Im Hinblick auf die staatspolitisch wichtige Verpflichtung des Bundes, eine ausgewogene Entwicklung aller Regionen sicherzustellen, wird der Bundesrat ersucht, folgende Punkte konzeptionell zu bearbeiten und soweit möglich im Rahmen des Finanzierungsbeschlusses zur Neat zur Darstellung zu bringen:

1. Definition von minimalen Erschliessungsstandards, welche mittelfristig landesweit erreicht werden sollen. Unter anderem geht es um die Anschlüsse an das internationale Verkehrsnetz, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze, die Angebote des öffentlichen Verkehrs (insbesondere SBB, KTU, PTT), die Entlastung von Siedlungen sowie die Sicherheit der Verkehrsverbindungen;

2. Bewertung des Erschliessungsgrades der einzelnen Regionen und wichtigsten Orte, vorab der Touristenzentren;

3. Darstellung von kurz-, mittel- und langfristig notwendigen Massnahmen zur Sicherstellung einer möglichst gleichwertigen Erschliessung aller Regionen unseres Landes;
4. Erarbeitung von Vorschlägen für eine ausgeglichene Finanzierung der Investitionen und des Unterhaltes einer landesweiten Basiserschliessung.

Texte du postulat du 16 mars 1995

Pour que l'ensemble du territoire de notre pays puisse être habité et exploité, il est capital que les voies de communication ouvertes aux transports publics et privés soient suffisamment développées. Outre les chemins de fer, les routes ouvertes aux transports publics et privés jouent un rôle primordial dans les régions périphériques et dans les régions de montagne.

Si l'on compare les différentes régions du pays, on constate qu'elles font l'objet de disparités importantes en ce qui concerne les voies de communication et l'offre de transports. Or, les importants investissements prévus prochainement («Rail 2000», achèvement du réseau des autoroutes, NLFA, notamment) pourraient encore aggraver les distorsions actuelles de la concurrence. Ajoutons qu'il convient de tenir compte des emplois créés lors de la phase de construction. Dans l'optique du devoir de la Confédération, important sur le plan politique, d'assurer un développement équilibré de toutes les régions du pays, le Conseil fédéral est chargé d'examiner les points suivants et, dans la mesure du possible, de les intégrer à l'arrêté relatif au financement des NLFA:

1. définition de normes minimales d'aménagement des voies de communication devant être respectées dans tout le pays à moyen terme; il s'agit notamment du raccordement aux réseaux de transports internationaux, de la capacité des réseaux, de l'offre des transports publics (en particulier les CFF, les entreprises de transport concessionnaires et les PTT), du désengorgement des centres urbains et de la sécurité des transports;
2. évaluation du degré de développement des voies de communication des différentes régions et des villes les plus importantes, en particulier les centres touristiques;
3. présentation des mesures qui s'imposent à court, moyen et long terme pour assurer un développement équilibré des voies de communication dans toutes les régions du pays;
4. élaboration de propositions visant à équilibrer le financement des investissements engagés dans la mise en place et l'entretien d'un réseau de base couvrant tout le pays.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Bieri, Bisig, Bloetzer, Büttiker, Carnat, Cavadini Jean, Cottier, Danioth, Delalay, Frick, Gemperli, Huber, Loretan, Maissen, Meier Josi, Morniroli, Onken, Petitpierre, Piller, Plattner, Prongué, Raymond, Rhinow, Rhyner, Rüesch, Schallberger, Schiesser, Schmid Carlo, Schüle, Seiler Bernhard, Simmen, Uhlmann, Ziegler Oswald, Zimmerli (35)

Brändli Christoffel (V, GR): Zu den wichtigsten Rahmenbedingungen für eine gedeihliche und ausgewogene Entwicklung aller Landesteile gehört eine gleichwertige Erschliessung durch den öffentlichen und privaten Verkehr. Das ist – ich möchte das deutlich festhalten – wichtiger als alle anderen regionalpolitischen Massnahmen. Sowohl in bezug auf den öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus) wie auch in bezug auf den privaten Verkehr bestehen heute zweifellos enorme regionale Unterschiede in der Qualität der Erschliessung. Diese Unterschiede dürften in nächster Zeit durch «Bahn 2000», die Realisierung der Neat und die Fertigstellung des Autobahnnetzes noch verstärkt werden. Dies vor allem auch wegen der prekären Finanzlage des Bundes, welche eine Konzentration des Mitteleinsatzes bedingt.

Gestatten Sie mir, zu den im Postulat aufgestellten Forderungen kurz einige Bemerkungen anzubringen – vorerst zur Realisierung minimaler Erschliessungsstandards im ganzen Land und dann zu den Finanzierungsproblemen.

Mit dem Ausdruck «minimale Erschliessungsstandards» soll zum Ausdruck gebracht werden, dass es um eine gleichwer-

tige Basiserschliessung geht. Es geht also um die Grunderschliessung im ganzen Land, nicht um Sonderwünsche im Regionalverkehr. «Gleichwertig» bedeutet in diesem Sinne nicht «gleich». Es ist klar, dass nicht jede abgelegene Siedlung mit der Bahn oder mit einer Autobahn erschlossen werden kann und muss, aber das Verkehrsangebot soll so sein, dass z. B. bei den touristischen Anbietern von gleich langen Spissen gesprochen werden kann. Das ist heute nicht der Fall. Während z. B. Touristen in SBB-Regionen relativ günstig mit der Bahn fahren können, werden sie in KTU-Regionen massiv zur Kasse gebeten; zudem gibt es erhebliche Unterschiede bezüglich der Qualität des Angebotes. Während einzelne Regionen optimal im internationalen Strassenverkehrsnetz eingebunden sind, haben andere grösste Mühe, ihre Verbindungen zu diesem Netz auf ein genügendes Niveau auszubauen. Es liessen sich hier noch viele Beispiele anführen, z. B. bezüglich der Anschlüsse an die internationale Bahninfrastruktur, der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze, der Entlastung von Siedlungen – Sie wurden bedient mit einer Schrift der Gemeinde Saas – oder auch der Sicherheit von Verkehrsverbindungen. Ich verzichte darauf.

Ich bin mir auch bewusst, dass heute bereits viele Grundlagen bestehen, um die geforderte Beurteilung vorzunehmen – um so besser. Im Hinblick auf die heutige Verkehrsdiskussion, die sich vorab auf die Grossprojekte ausrichtet, ist es wichtig, dass im Rahmen einer Prioritätensetzung auch das Ziel der Gleichwertigkeit aufgewertet wird und Berücksichtigung findet.

Die ganze oder teilweise Realisierung der heute zur Diskussion stehenden Grossprojekte führt zwangsläufig dazu, dass ansehnliche, für den Verkehr zur Verfügung stehende Mittel gebunden werden. Das verunsichert und wirft vor allem in jenen Gebieten Fragen auf, die bisher mit Verkehrsinvestitionen wenig verwöhnt wurden und zum Teil schon lange auf die Realisierung dringend notwendiger Bauten warten. Auch das Gewerbe in diesen Regionen befürchtet, dass durch die Konzentration der Mittel in anderen Regionen Beschäftigungseinbrüche möglich sind.

Einige konkrete Hinweise: Am 1. Januar 1996 tritt das revidierte Eisenbahngesetz mit den entsprechenden Verordnungen in Kraft. Es stellt sich die Frage, ob der Bundesrat und wir im Parlament bereit sind, die notwendige Aufstockung der Abgeltung durch den Bund vorzunehmen, damit die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) diese Tarifänderungen auffangen können.

Leider ist es aus verschiedenen Gründen nicht möglich, z. B. das Versprechen einzuhalten, die Umfahrungen im Bereich der Zufahrtsstrasse zum Vereinatunnel bis zur Eröffnung zu realisieren. Ich möchte keine Schuldigen suchen. Ich weiss, es gibt sehr viele Gründe, die zu diesem Problem geführt haben. Aber ich meine, es müsste möglich sein, zumindest die wichtigsten Umfahrungen – ich spreche von Klosters und Saas – bis zur Fertigstellung des Vereinatunnels in Angriff zu nehmen. Muss beispielsweise das Tourismuszentrum Flims/Laax weiterhin auf die Umfahrung von Flims warten und den ganzen Durchgangsverkehr in die Surselva weiterhin zu Lasten der Qualität des Ortes in Kauf nehmen? Auf diese und andere Fragen sind konkrete Antworten nötig, wenn wir in einem Jahr mit einer neuen Neat-Abstimmung Erfolg haben und in unserem Land nicht neue Gräben öffnen wollen. Dabei ist es auch Aufgabe des Parlamentes, im Rahmen des Budgets jene Investitionskredite bereitzustellen, die für eine ausgewogene Verkehrspolitik nötig sind.

Noch eine Bemerkung zur Finanzierung: Die Gleichwertigkeit und auch die Gerechtigkeit in der Behandlung der einzelnen Regionen durch den Bund muss sich letztlich auch am Nettoaufwand für Verkehrsausgaben pro Kopf der Bevölkerung messen lassen. Gemäss Statistik des Bundes betragen diese in den Jahren 1990 bis 1992 durchschnittlich im Minimum 258 Franken, im Mittel 691 Franken und im Maximum 1195 Franken. Die massiven Unterschiede hängen u. a. mit der unterschiedlichen Struktur der einzelnen Kantone, der unterschiedlichen Klassierung der Strassenzüge – Herr Bloetzer hat vorhin darauf hingewiesen –, den unterschiedlichen Beitragssätzen usw. zusammen.

reichen Bewältigung der Gütertransporte. Mit einem Wort: wesensgerechte Gütertransporte fördern!

Heute werden in unserem Land die Güter zu rund 90 Prozent auf der Strasse transportiert. Der Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr geben der Strasse mit Recht nach wie vor eine dominierende Stellung. Angesichts der überlasteten Strassen im Fernverkehr (Autobahnen) und der restriktiven Transportbedingungen (Nacht- und Sonntagsfahrverbot) kommen sich der Güter- und der Individualverkehr zusehends in die Quere. Auswirkungen dieser unerfreulichen Entwicklung sind regelmässige kilometerlange Staus vor den Alpentunnels und auf den wichtigsten Verbindungsachsen unseres Landes. Die rechte Fahrbahn der N 1 ist bekannterweise sehr oft praktisch vollständig von Lastwagen besetzt. Das Modell der Vereinigung ÖBU sieht eine wirksame und kostengünstige Lösung vor. Es handelt sich um ein Angebot von je einem Nachtschuttlzug in beiden Richtungen zwischen Basel und Chiasso bzw. Busto Arsizio einerseits und vor allem zwischen Genf und Chur andererseits. Die Güter sollen dabei ohne Rangieren zwischen den Terminals transportiert werden und durch die Lage der Start- und Zielorte den Anschluss auch an den internationalen Kombiverkehr finden. Das realisierbare Marktpotential für das Jahr 2000 wird von einer Studie des Nationalen Forschungsprogramms 25 auf über 20 Millionen Tonnen geschätzt. Da indessen die Umstellung der Logistikketten aufwendig ist, reagieren die meisten Verlagerer nur langsam und nur im Vertrauen auf ein langfristig gesichertes Angebot.

Das Konzept sieht eine gemischte Trägerschaft und Finanzierung vor. Aufgrund der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge wäre eine Beteiligung des Bundes über die Treibstoffzollkasse in folgender Hinsicht vorgesehen:

1. Investitionen in Umladeterminale von rund 4 Millionen Franken;
2. Defizitdeckung für die Startphase von rund 10 Millionen Franken;
3. Abdeckung der ungedeckten SBB-Kosten für die Zugstraktionen, ebenfalls in der Startphase, von rund 3 Millionen Franken, abnehmend.

Neben der durch eine Minderheitsbeteiligung der SBB sicherzustellenden Mitsprache des Bundes wären vor allem die Spediteure, die Transporteure und die Grosskunden beteiligt. Die Akzeptanz bei der Wirtschaft scheint aufgrund des seriösen Vorhabens gegeben zu sein.

Natürlich lassen sich Einwände und Bedenken ins Feld führen. Ich möchte zwei vorwegnehmen:

1. Zwei Versuche sind bereits gescheitert. Tatsächlich testeten die SBB im Jahre 1993 mit Cargo X auf der Strecke Lausanne–Zürich ihr eigenes Angebot, leider ohne Erfolg. Sodann hat ein Versuch der Firma Transcombi AG mit einem werktäglichen Güterlinienzug Basel–Zürich–Genf im Nachtsprung stattgefunden. Dort reagierten die Verlagerer zwar langsam, aber positiv. Leider wurde dieser Versuch mit einer zu geringen Kapitalbasis in Angriff genommen, was heute allgemein anerkannt wird. Das Umfeld hat sich indessen seither gewandelt. Das Marktbedürfnis ist deutlich zunehmend, wie die beeindruckende Liste der interessierten Firmen zeigt. Die interessierte Wirtschaft muss nun selbstverständlich kapitalmässig und auch hinsichtlich Know-how stärker eingebunden werden.

2. Die Kostenfrage hat heute sicher erste Priorität. Die aufgezeigten, vom Bund einzusetzenden Mittel stellen einen geradezu verschwindenden Bruchteil dessen dar, was die Schweiz für Infrastrukturen im internationalen Huckepacktransport einsetzt, nämlich über eine Milliarde am Gotthard und Lötschberg sowie rund 100 Millionen an jährlichen Verbilligungsbeiträgen der Transporte. So dürften auch einige Brosamen für die Startphase des Binnenkombiverkehrs abfallen.

Die Idee eines gut organisierten, schnellen, sicheren und pünktlichen Kombiverkehrs innerhalb unseres Landes entspricht nicht nur einem Marktbedürfnis. Ein wesensgerechter Güterverkehr würde gleich noch mehrere positive Nebeneffekte zeitigen:

1. Mit der Entlastung der Autobahnen im Tagesstrassenverkehr würde insbesondere die Forderung nach dem Ausbau der N 1 auf sechs Spuren zwar nicht grundsätzlich in Frage gestellt, aber sicher entschärft. Alle, Befürworter und Gegner eines solchen Ausbaus, dürften an diesem Szenario somit interessiert sein, dies zumal die Schweiz heute andere Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu bewältigen hat.

2. Durch die Umlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene würde der Dieserverbrauch um 3,5 Millionen Liter pro Jahr gesenkt. Dies bedeutet 9 Tonnen weniger CO₂ und 190 Tonnen weniger NO_x jährlich.

3. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Alpentransitgebühr wird eine schrittweise Verbesserung der Kostenwahrheit bringen und damit den Bahnen wieder vermehrt Kapazitäten zuführen.

4. Schliesslich wird uns eine sinnvolle Bewältigung des Binnenkombiverkehrs in den Verkehrsverhandlungen mit der EU Handlungsspielraum geben. Dies vorab deshalb, weil der Druck auf die Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots und der 28-Tonnen-Limite leichter aufgefangen werden könnte.

Alles in allem hat man es hier mit einem erfolgsversprechenden Projekt zu tun, das zur richtigen Zeit kommt und mit wenig Mitteln eine optimale Wirkung in diesem wichtigen Verkehrsbereich zeitigt. Sowohl aus der Sicht des Partners SBB wie auch im übergeordneten öffentlichen Interesse zur Förderung des öffentlichen Verkehrs rechtfertigen sich sowohl der wichtige moralische Impuls wie auch die unerlässliche minimale Kostenbeteiligung durch den Bund, um das Projekt diesmal in eine sichere und dauernde Fahrt zu bringen.

Das Postulat umschreibt im übrigen die angemessenen Rahmenbedingungen, welche von der öffentlichen Hand gesetzt werden müssen.

In diesem Sinne ersuche ich um Überweisung des Postulates und danke dem Bundesrat für die Entgegennahme zum voraus bestens.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat dankt für den Dank. Er nimmt das Postulat entgegen.

Ich möchte festhalten, dass ich mit den vier Punkten, die Herr Danioth erwähnt hat, einverstanden bin. Die Umsetzung der Alpen-Initiative zwingt uns dazu, das Angebot im kombinierten Verkehr zu überdenken und auszubauen. Es ist vorgesehen, nicht nur den Transitverkehr, sondern auch den alpenquerenden Import-, Export- und Binnenverkehr – wenigstens teilweise, schrittweise – auf die Schiene zu verlegen. Das wird nicht ganz einfach sein, das wird innenpolitische Probleme geben. Aber ich hoffe, dass man dann auch konsequent ja sagt. Wenn man ja sagt zur Alpen-Initiative, müsste man eigentlich zur Verlagerung des Transitverkehrs innerhalb der Landesgrenzen auch ja sagen.

Weiter darf ich erwähnen, in Ergänzung zu dem, was Herr Danioth gesagt hat: Einer der schweizerischen Gossverteiler führt heute in Zusammenarbeit mit den SBB bereits einen Grossversuch mit speziellem Rollmaterial durch. Die vorgesehenen Strecken liegen schwergewichtig auf der West-Ost-Achse des Binnenverkehrs – aber nicht nur. Das EVED unterstützt diesen Versuch finanziell, weil wir uns Erkenntnisse über die Wirtschaftlichkeit und die technische Machbarkeit erhoffen.

Auch im Mittelland wird eine Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene in vermehrter Masse gefordert. Der Ost-West-Binnenverkehr ist tatsächlich um einiges grösser als der alpenquerende Binnenverkehr und führt auch durch dichter bevölkerte Gebiete.

Ich bitte Sie deshalb, diesen pragmatischen Schritt zu tun und das Postulat zu überweisen. Wir brauchen ein Mosaik von Massnahmen, um den kombinierten Verkehr und vor allem den umweltfreundlichen Verkehr, den besseren, den zukunfts-trächtigen Verkehr, zu realisieren. Das lässt sich nicht von einem Tag auf den anderen umsetzen. Aber es braucht viele kleine Schritte. Ich will nicht sagen, dass das ein kleiner Schritt ist, sondern es ist ein wesentlicher Schritt. Wichtig ist, dass es uns gelingt, die Gossverteiler, aber nicht nur sie, sondern alle am Transport Interessierten – ich denke da nicht

Dass mittelfristig eine ausgewogenere Belastung anzustreben ist, ist ebenfalls Gegenstand des Vorstosses. Die unterschiedliche Belastung in den einzelnen Regionen war es nämlich auch, die dazu führte, dass wir heute eine sehr unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur haben. Finanzschwache Kantone mussten hier lange zurückstehen, weil sie die Mittel zur Auslösung der notwendigen Investitionen nicht freimachen konnten.

Gestatten Sie mir, zum Schluss darauf hinzuweisen, dass die bestehenden Disparitäten nicht in den letzten Jahren entstanden sind, im Gegenteil: Ich möchte ausdrücklich die grossen Anstrengungen anerkennen, die für eine ausgeglichene Verkehrserschliessung vom Bund in den letzten Jahren gemacht wurden – immer im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel. Ebenso klar muss aber gefordert werden, dass diese Anstrengungen in Zukunft noch verstärkt werden. Es ist alles daranzusetzen, dass im Hinblick auf die erwähnten Grossprojekte die bestehenden Disparitäten nicht noch vergrössert werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, mein Postulat zu überweisen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat nimmt das Postulat an. Ich habe volles Verständnis für die Situation; Herr Brändli hat sie plastisch geschildert. Wir bauen einen Vereinatunnel für die Eisenbahn und haben die Zufahrten nicht geregelt. Für die Leute, die in dieser Region wohnen müssen, ist das sehr schwer verständlich. Wir haben eine zu wenig ausgefeilte Koordination. Die Mittel jedoch, die uns zur Verfügung stehen, diktiert unsere Möglichkeiten. Diese Mittel sind in letzter Zeit nicht so geflossen, dass wir diese Bauprojekte in Angriff nehmen konnten. Die Inangriffnahme braucht auch immer Zeit. Wenn Sie also heute beschliessen, die Mittel zu erhöhen, dann wird das zwei oder drei Jahre gehen, bis die Projekte bereit sind.

Die vier Forderungen, die mit diesem Postulat gestellt werden, nehmen wir entgegen. Der Bundesrat wird nach der Bereinigung der Finanzplanung und des Budgets 1996 die nötigen Anpassungen vornehmen können – oder nicht –, das wird von den Mitteln, die zur Verfügung stehen, abhängig sein. Sie wissen ja, dass die Finanzierung der Grossprojekte auf eine neue Basis gestellt werden soll. Es geht nicht darum, Herr Brändli, die Regionen zu vernachlässigen und alles nur auf die Grossprojekte zu konzentrieren. Die touristischen Regionen und die Randregionen sind wichtig. Eine Vernachlässigung dieser Regionen darf in diesem Land der vier Kulturen, der vier Sprachen und der 26 Kantone nicht hingenommen werden.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenezunehmen.

Überwiesen – Transmis

95.3309

Postulat Danioth

Förderung des privaten Kombiverkehrs in der Schweiz

Entreprise privée de transport combiné en Suisse. Encouragement

Wortlaut des Postulates vom 22. Juni 1995

Der Bundesrat wird beauftragt, die Einleitung geeigneter Massnahmen zum Aufbau eines privaten Kombiverkehrsangebotes innerhalb der Schweiz (Kombiverkehr Schweiz) zu prüfen. Insbesondere sind in die Wege zu leiten:

– Bereitstellung einer angemessenen Startfinanzierung, gestützt auf die Verordnung vom 29. Juni 1988 über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes beglei-

teter Motorfahrzeuge (SR 742.149). Das damit zu fördernde Angebot soll in der Anfangsphase vier werktägliche Güterlinienzüge im Nachtsprung auf der Ost-West- und Nord-Süd-Achse umfassen, welche miteinander sowie mit dem internationalen Kombiverkehr verknüpft sind;

– öffentliche Ausschreibung des Konzeptes von privaten Partnern unter angemessener Minderheitsbeteiligung der SBB durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), unter Festlegung der technischen und finanziellen Modalitäten;

– Wahl eines geeigneten Konsortiums durch BAV und SBB unter Einbezug unabhängiger Fachexperten;

– Erarbeitung und Finanzierung eines tragfähigen subsidiären Konzeptes bei Nichtgenügen kostendeckender Betriebsführung in den ersten fünf Betriebsjahren;

– Begleitung und Auswertung des Projektes durch das BAV.

Texte du postulat du 22 juin 1995

Le Conseil fédéral est prié d'étudier la possibilité d'adopter des mesures propres à favoriser la mise sur pied d'un service de transport combiné privé à l'intérieur de la Suisse.

Il doit notamment préparer les actions suivantes:

– octroi, sur la base de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (RS 742.149), d'une aide financière adaptée, destinée à faciliter le démarrage de ce service. Dans un premier temps, le service auquel cette aide financière sera affectée devra comprendre quatre trains de marchandises qui assureront un service de nuit, tous les jours ouvrables sur les axes est-ouest et nord-sud, axes qui seront raccordés entre eux et au réseau de transport combiné international;

– mise au concours publique, par l'Office fédéral des transports (OFT), du projet conçu par des entreprises privées – les CFF apportant une participation financière minoritaire – et définition, par l'OFT, des modalités techniques et financières de ce projet;

– choix d'un consortium adéquat par l'OFT et par les CFF, avec le concours d'experts indépendants;

– élaboration et financement d'un projet subsidiaire qui pourrait offrir une solution viable au cas où les recettes du service ne parviendraient pas à couvrir ses frais pendant les cinq premières années d'exploitation;

– suivi et évaluation du projet par l'OFT.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bieri, Bisig, Bloetzer, Bütiker, Cottier, Delalay, Frick, Gemperli, Huber, Küchler, Maisen, Meier Josi, Morniroli, Rüesch, Schallberger, Schmid Carlo, Schüle, Seiler Bernhard, Simmen, Uhlmann, Ziegler Oswald (21)

Danioth Hans (C, UR): Mein Engagement in der Verkehrspolitik galt in letzter Zeit schweremässig der Bewältigung des die Schweiz und die Alpen transitierenden Verkehrs, vorab im Güterbereich. Da meine Grundhaltung stets – wenn sie auch nicht immer und überall verstanden wurde – einer sowohl ökologisch verantwortbaren wie auch marktwirtschaftlich sinnvollen Bewältigung des Verkehrsvolumens und auch der nichtdiskriminierenden Umsetzung dieser Postulate entsprach, habe ich mich nach eingehender Prüfung auch mit dem Vorhaben der Schweizerischen Vereinigung der ökologisch bewussten Unternehmensführung (ÖBU) identifizieren können. Diese in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein rund 240 Mitgliederfirmen umfassende privatwirtschaftliche Organisation hat ein überzeugendes Projekt für den Binnenkombiverkehr entworfen. Denn die Grundidee einer verstärkten und koordinierten Bewältigung der Güterverkehrsleistung auf längeren Distanzen gemeinsam durch Schiene und Strasse ist vom Konzept her vom internationalen Kombiverkehr nicht verschieden. Das erfolgreiche Beispiel des Huckepackverkehrs zeigt, dass durch eine intelligente Auslastung der beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene, eventuell auch der Schifffahrt, in jenen Bereichen, wo ihre Stärken liegen, Synergieeffekte ausgelöst werden können. Diese führen nicht nur zu einer ökologisch besseren, sondern längerfristig auch zu einer marktwirtschaftlich erfolg-

Postulat Brändli Ausgewogene Verkehrserschliessung aller Regionen

Postulat Brändli Desserte équilibrée dans toutes les régions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3128
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	997-1000
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 380