

95.3345

Postulat Suter

Privater Kombiverkehr

Trafic combiné privé

Wortlaut des Postulates vom 23. 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 zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter 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 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 23 juin 1995

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires à la mise en place d'un trafic combiné privé en Suisse. Il y a notamment lieu:

- de mettre à disposition les moyens nécessaires au financement initial du projet, en se fondant sur l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (RS 742.149). L'offre de prestations à encourager de la sorte doit comprendre dans une première phase la mise en service, pendant la semaine de travail, de quatre trains de marchandises réguliers circulant la nuit sur les axes est-ouest et nord-sud, les correspondances entre ces trains ainsi qu'entre eux et le trafic combiné international devant être assurées;
- de prévoir la mise en adjudication du projet élaboré par des partenaires du secteur privé, l'Office fédéral des transports devant assurer une participation minimale des CFF tout en déterminant les modalités d'ordre technique et financier;
- de charger l'Office fédéral des transports et les CFF de choisir un consortium approprié, avec la participation d'experts indépendants;
- d'élaborer et de financer un projet subsidiaire adéquat, pour le cas où une gestion couvrant les frais ne pourrait être assurée durant les cinq premières années d'exploitation;
- d'assurer le suivi et l'évaluation du projet par l'Office fédéral des transports.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bonny, Cincera, Cornaz, Eymann Christoph, Fischer-Seengen, Fritschi Oscar, Gädient, Loeb François, Nabholz, Steiner Rudolf, Wanner, Wittenwiler (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der internationale Kombiverkehr wächst enorm und wird entsprechend gefördert. Via Neat investiert der Bund Milliarden von Franken in den Nord-Süd-Transit-Kombiverkehr. Der Kombiverkehr innerhalb der Schweiz hingegen wird vernachlässigt. Dies, obwohl der Bahngütertransport innerhalb der Schweiz ständig Marktanteile verliert, das Strassennetz zunehmend überlastet ist (u. a. auf der Ost-West-Achse N 1)

und die Luftreinhalteziele besonders beim Verkehr nicht erreicht werden.

Daher ist es notwendig, ein neues Transportangebot für den Schweizer Güterverkehr zu schaffen, das mit einer intelligenten Kombination der Verkehrsträger eine schnelle Entlastung von Strassennetz und Umwelt ermöglicht: werktägliche Güterlinienzüge im Nachtsprung auf den Strecken Genf–Zürich–St. Margrethen–Chur und Basel–Chiasso mit Umlademöglichkeiten in die jeweils andere Himmelsrichtung sowie Verknüpfung mit dem Import-, Export- und Transit-Kombiverkehr. Kombiverkehr Schweiz ist heute der einzige realistische Vorschlag, um in der Schweiz zusätzliche Güter auf die Schiene zu bringen.

Die SBB testeten 1993 mit Cargo X auf der Strecke Lausanne–Zürich ihr eigenes Angebot, leider ohne Erfolg. Anders beim werktäglichen Güterlinienzug Basel–Zürich–Genf im Nachtsprung der Firma Trans Combi AG: Dort reagierten die Verlader zwar langsam, aber positiv. Leider begann die Trans Combi AG ihre Arbeit mit einer zu geringen Kapitalbasis, weshalb die SBB am 18. April 1994 die Zugstraktion abrupt einstellten. Fazit: Positive Erfahrungen mit einem privaten Angebot zeigen, dass der Markt Kombiverkehr innerhalb der Schweiz wünscht. Das realisierbare Marktpotential für das Jahr 2000 wird von einer Studie des Nationalen Forschungsprogrammes 25 «Stadt und Verkehr» auf über 20 Millionen Tonnen geschätzt. Da aber die Umstellung der Logistikketten aufwendig ist, reagieren die meisten Verlader nur langsam und nur im Vertrauen auf ein langfristig gesichertes Angebot.

Die vorgeschlagene privatwirtschaftliche Organisationsform für den Kombiverkehr Schweiz (Beteiligung von Transporteuren, Spediteuren, lokalen Terminalbetreibern, Grossverladern usw.; Minderheitsbeteiligung der Bahnen) hat sich bei der Hupac im internationalen Kombiverkehr seit Jahren bewährt. Sie ermöglicht die notwendige Marktnähe und entsprechend schlanke, kostengünstige Produktionsstrukturen. Eine Starthilfe von 10 Millionen Franken deckt gemäss groben, fundierten Abklärungen das anfängliche Betriebsdefizit der ersten zwei Jahre. Mit dieser Starthilfe sowie Betriebsbeiträgen für mindestens drei weitere Jahre (falls wider Erwarten ungedeckte SBB-Kosten für die Zugstraktion abzugelten sind) gibt der Bund dem Markt das Signal, dass der Kombiverkehr Schweiz zumindest mittelfristig gesichert ist und nicht wie sein Vorläufer quasi über Nacht eingestellt wird. Diese Angebotssicherheit ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine breite und positive Reaktion von Verladern und Investoren.

Abklärungen ergaben, dass der allfällige Abgeltungsbedarf pro Transporteinheit maximal halb so hoch ausfallen dürfte wie bei der Hupac. Kombiverkehr Schweiz dürfte aber mittelfristig wirtschaftlich sein, da:

- im Gegensatz zur Neat nur minimale Investitionen nötig sind;
 - die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen günstig sind (Nachtfahrverbot; 28-Tonnen-Limite; Topographie) und noch günstiger werden (zunehmende Strassenüberlastung; mittelfristig massive Verteuerung der Strassentransporte durch marktkonforme Umsetzung der Alpen-Initiative, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, Internalisierung externer Kosten); und
 - die Verknüpfung mit dem Import-, Export- und Transit-Kombiverkehr und die privatrechtliche Organisationsstruktur eine kostengünstige Produktion ermöglichen.
- Kombiverkehr Schweiz ist aber auch volkswirtschaftlich lohnend. Bei obiger Angebotsstruktur würden jährlich 6 Millionen Franken externe Kosten, die durch den Strassentransport entstünden, eingespart. Weiter würden pro Jahr 3,5 Millionen Liter Diesel weniger verbrannt. Es käme auch zu Einsparungen für die Treibstoffzollkasse, da durch die Abnahme des LKW-Verkehrs ein allfälliger Ausbau der N 1 später erfolgen müsste. Natürlich handelt es sich um Schätzungen. Der gescheiterte Versuch mit der Firma Trans Combi AG hat aber die Machbarkeit dieses umweltschonenden Gütertransportes unter Beweis gestellt. Es hat sich auch erwiesen, dass die Kunden Mehrpreise in der Grössenordnung von bis zu

15 Prozent in Kauf zu nehmen bereit sind, wenn die Zuverlässigkeit des Betriebes und dessen Nachhaltigkeit gegeben sind. Die öffentliche Hand kann hier mit relativ wenig Geld einen wirksamen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 5. September 1995*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 5 septembre 1995*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

94.3436

**Postulat Schmidhalter
Nationalstrasse N 9
Visp West–Visp Ost
Route nationale N 9
Viège ouest–Viège est**

Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1994

Der Bundesrat wird eingeladen, als Vorschlag zu einer konstruktiven Konfliktlösung in der Bereinigung der Linienführung N 9, Durchfahrt Visp, eine Variante im Süden von Visp durch einen neutralen Experten abklären zu lassen. Die vom Bundesrat beschlossene Abklärung der technischen Machbarkeit und der Nachweis der Gesamtkosten sind nicht nur für die am 24. Juni 1992 beschlossene, verbesserte Rhonevariante (Nord), sondern auch für eine mögliche Südumfahrung von Visp in Auftrag zu geben. Dies im Interesse, damit eine umweltverträglichere (Bodennutzung, Grundwasserprobleme, Sicherheitsprobleme mit Chemiewerk Lonza usw.), eine zeitlich schneller realisierbare, eine im Baukastensystem etappierbare und kostengünstigere Variante festgelegt werden kann.

Texte du postulat du 6 octobre 1994

Voici la solution constructive que je propose pour mettre un terme au conflit dont l'enjeu est la traversée de Viège par la N 9: j'invite le Conseil fédéral à faire étudier une variante sud par un expert neutre; je lui demande donc de faire procéder à l'examen de la faisabilité technique et des coûts totaux du contournement de Viège par le sud, comme il a décidé que cela sera fait pour la variante Rhône améliorée (nord), qu'il a arrêtée le 24 juin 1992. Et ce, afin que l'on ait un tracé qui tienne davantage compte des impératifs de la protection de l'environnement (utilisation du sol, protection de la nappe phréatique, prise en compte des problèmes de sécurité que pose l'usine chimique de la Lonza, etc.), qui permette de construire l'autoroute plus rapidement, dont la réalisation puisse être agendée étape par étape et qui coûte aussi moins cher.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Ein gleichlautendes Postulat habe ich am 3. September 1992 eingegeben. Die damals abgegebene Begründung unter 92.3356 hat noch ihre Gültigkeit. Das Postulat wurde bis Oktober 1993 nicht beantwortet. Unter wirtschaftlichem und politischem Druck habe ich das Postulat vom 3. September 1992 Anfang November 1993 zurückgezogen und am 6. Oktober 1994 nochmals eingegeben.

Im August 1992 haben die Nationalräte Couchepin und Comby mit mir zusammen das gleiche Begehren an den Bundesrat gestellt. Ich habe den Bundesrat mehrmals schriftlich

gebeten, die technische Machbarkeit und Kostenschätzung als Vergleich zur offiziellen Variante Nord A im Süden von Visp zu untersuchen. Bis zum heutigen Tag habe ich keine Stellungnahme des Bundesrates erhalten.

Mein erstes Postulat «Visp» habe ich einem Vorstoss von Herrn Rüttimann abgeschrieben. Er verlangte seinerzeit parallel ein Studium einer Tunnelvariante im Knonauer Amt. Herr Bundesrat Schlumpf hat dieses Begehren als eine normale Pflichtübung angesehen, und er hat festgehalten, dass der Bund diese Machbarkeitsstudie auch durchführen würde, wenn das Parlament das Postulat ablehnen würde, «sozusagen ex officio, ganz einfach, weil das unsere Pflicht ist und weil es auf der Linie des Bundesrates liegt». (Hat man diese Linie verloren?) Textuell hat er ausgeführt: «Man muss doch alles tun, was möglich und machbar ist, um die Nachteile des Strassenbaues zu reduzieren.» (AB 1986 N 1728)

Der Bundesrat müsste meiner Ansicht nach den Bundesratsbeschluss vom Juni 1992 ergänzen. Es müsste festgelegt werden, dass bei der Umfahrung Visp auch eine Südvariante evaluiert wird, dies im Sinne einer Gleichbehandlung von parlamentarischen Vorstössen. Mit Untersuchungskosten in der Grössenordnung von einer halben Million Franken besteht eine reelle Chance, 70 bis 200 Millionen Franken einzusparen. Es ist für «alle» erlaubt, gescheiter zu werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. September 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 13 septembre 1995

Der Bundesrat hat bisher immer Parallelplanungen abgelehnt. Das muss auch hier gelten. Eine umfassende Prüfung von Südvarianten kommt daher nur in Frage, sofern die Nordvariante A endgültig verlassen werden muss. Andererseits verlangt es die Sorgfaltspflicht, abzuklären, ob die vom Postulanten behaupteten Einsparungen möglich sind. Das soll durch eine Prüfung der Vergleichbarkeit der Zahlen anhand der bestehenden Unterlagen geschehen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

94.3008

**Postulat SPK-NR (93.420)
Transparenz
finanzieller Folgen von Geschäften.
Mitbericht der Finanzkommission**

Postulat CIP-CN (93.420)

Transparenz

**des Konsequenzen finanzieller Projekte.
Corapport de la Commission des finances**

Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1994

1. Das Büro wird gebeten, gemäss Artikel 15 Absatz 3 des Geschäftsreglementes des Nationalrates die Finanzkommission bei Geschäften mit erheblichen finanziellen Folgen zu einem Mitbericht einzuladen.

2. Das Präsidium der Finanzkommission prüft alle neuen Geschäfte und stellt dem Büro im Rahmen des Geschäftszuteilungsverfahrens bei Geschäften mit erheblichen finanziellen Folgen Mitberichtsansträge durch die Finanzkommission.

3. Für die Antragstellung solcher Mitberichte räumt das Büro dem Präsidium der Finanzkommission eine zur Vorprüfung der Geschäfte genügende Frist ein.

Postulat Suter Privater Kombiverkehr

Postulat Suter Trafic combiné privé

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3345
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2209-2210
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 194