

Zeit geprüft. Es war eine von Ständerat Meylan präsidierte Expertenkommission, die die Vorschläge für den Bundesrat erarbeitete. Der Bundesrat hat sich dann darauf beschränkt, aus diesem Kompendium eine Umstellung zu beschliessen, eben im Jahre 1982 Aigle-Diablerets.

Das ist die Rechtslage, und an dieser Rechtslage kämen wir auch dann nicht vorbei, wenn man den Rahmenkredit erhöhen würde. Denn nach dem Legalitätsprinzip darf eine Regierung auch verfügbare Kredite nur dann ausgeben, wenn Rechtsgrundlagen für diese Verausgabung gegeben sind. Die Krediterteilung allein ist keine Rechtsgrundlage für die Verwendung. Also bleibt eben nur dieser Weg: Wiedererwägungsgesuch, Ueberprüfung durch den Bundesrat.

Ich kann Ständerat Debétaz zwei Sachen ohne jede Präjudizierung zusichern: Erstens: Ein solches Wiedererwägungsgesuch – wenn es kommt – wird selbstverständlich sachgerecht, objektiv geprüft werden. Zweitens: Sollte es gutgeheissen werden, wird man den Beschluss vom Jahre 1982 und diese Ziffer 2 im Beschluss vom Jahre 1985 aufheben; die Realisierung wird nicht an der Kreditfrage scheitern. Von dieser Seite her wäre eine Reintegration in die Unterstützung des Bundes ohne weiteres möglich. Dessen dürfen Sie sicher sein.

Ständerat Stucki, wir wollen jetzt nicht bilanzieren. Es ist auch gut, wenn man das nicht macht. Die Bilanz würde nämlich anders ausfallen, als Sie mit Ihren Ausführungen zeigen wollten. Wir entlasten nicht mit direkten Beiträgen an städtische Verkehrsbetriebe diese Agglomerationen in ihren Verkehrsaufgaben. Wir haben aber vor einigen Jahren eine Zusammenstellung gemacht und konnten feststellen, dass etwa 300 000 Millionen Aufwendungen des Bundes jährlich – das war damals etwa ein Fünftel unseres Aufwandes – im Verkehrsbereich agglomerationsentlastend wirkten.

Wenn wir uns überlegen, worin denn diese agglomerationsentlastenden Aufwendungen des Bundes bestehen, dann können wir uns das nur anhand eines Beispiels vergegenwärtigen. Wenn ich das Beispiel Agglomeration Zürich nehme, dann deshalb, weil diese Frage jetzt aufgeworfen wurde. Was haben wir dort in den letzten Jahren gemacht, das agglomerationsentlastend wirkt? Das städtische Y bei der Nationalstrasse, das sehr umstritten ist, aber realisiert wird, ist natürlich ganz unmittelbar – das war ja ein Vorwurf gegen die Fertigstellung – agglomerationsentlastend. Die Westumfahrung mit dem Gubrist-Tunnel, die Südumfahrung, die noch kommt, sind natürlich für die Agglomeration entlastend. Ich habe selber bei einem Augenschein gesehen, dass zum Beispiel die Zufahrt zum Milchbuckeltunnel, von Glattbrugg-Winterthur her, vor allem am Morgen und gegen Abend an den fünf Wochentagen ausserordentlich belastet ist, weil da die grossen Pendlerströme hin- und zurückfliessen.

Auch bei «Bahn 2000» im SBB-Bereich – nicht im KTU-Bereich; Ihre Zahlen stimmen schon – entfällt ein wesentlicher Teil der Nicht-Neubaustrecken; dort haben wir bloss das kleine Stück gegen Winterthur. Von den ungefähr drei Milliarden Franken ausserhalb der Neubaustrecken entfällt ein wesentlicher Teil natürlich auf die Verbesserung der Verbindungen zwischen den Hauptzentren von Genf bis zum Bodensee, d. h. nicht nur auf Zürich.

Ohne aufzulisten möchte ich noch erwähnen, dass der Bund für den Ausbau des Flughafens Kloten – der ist im nationalen Interesse – annähernd eine halbe Milliarde Franken beigesteuert hat. Ihre andere Ueberlegung, dass die finanzstarken Kantone an die Finanzierung auch dieses Rahmenkredites überproportional beitragen, ist richtig.

Ich wollte mit diesen paar Erinnerungstücken nur sagen, dass das Geben und Nehmen nicht so einseitig ist. Viele Aufwendungen des Bundes auch im Verkehrsbereich, die für die Agglomerationen entlastend wirken, treten nicht unmittelbar in Erscheinung, weil sie im Gesamtvorhaben untergehen. Aber ich kann Ihnen abschliessend sagen, dass wir im Departement den Agglomerationsverkehr keineswegs vernachlässigen. Wir stehen seit langem mit dem Städteverband und anderen Organisationen, auch den Autobomilverbänden, in der Bearbeitung der Probleme des Agglomera-

tionsverkehrs in Verbindung. Wir werden uns dem auch weiterhin annehmen.

Das waren einige Ausführungen zu den aufgeworfenen Fragen. Ich danke Ihnen für die Zustimmung zu diesem Kredit. Er wird wesentlich dazu beitragen, dass die Privatbahnen, die eine gewaltige energie-, umwelt- und landgerechte Versorgungsaufgabe zu erfüllen haben, diese auch zeitgemäss wahrnehmen können.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

87.548

Dringliche Interpellation Cavetty Huckepackverbindungen Uri–Tessin

Interpellation urgente Cavetty Allègement du trafic au San Bernardino par une liaison Uri–Tessin par ferroulage

Wortlaut der Interpellation vom 21. September 1987

Die infolge der kürzlichen Unwetter von der Urner Regierung beantragte Sperrung der Gotthardroute führte am San Bernardino zu untragbaren Verhältnissen, da Konstruktion und Ausbau der San-Bernardino-Strasse eine solche Belastung nicht erlauben und besonders im Winter zu kaum zu verantwortenden Gefahren führen können. Die unbefriedigende Situation lässt sich – auch längerfristig – entschärfen, wenn die SBB zwischen der Reuss-Ebene bei Altdorf und dem Gebiet südlich von Biasca einen leistungsfähigen, preislich für das Transportgewerbe interessanten Kurzstrecken-Huckepackdienst einrichten, wie er in ähnlicher Form bereits früher existiert hat. San Bernardino und Gotthard könnten dann durch geeignete polizeiliche Massnahmen vom Strassengüterverkehr entlastet werden. Das für den Huckepackdienst kurzfristig benötigte Eisenbahnmaterial könnte vorübergehend bei ausländischen Bahnen ausgeliehen und bei der Eisenbahn-Rollmaterialindustrie im Rahmen einer dringlichen Sonderaktion beschafft werden. Damit die neuen Huckepackzüge am Gotthard fahren könnten, wären geeignete Ganzzüge des Transitverkehrs über die Simplonstrecke umzuleiten.

Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass die verlangte Entlastung für San Bernardino und Gotthard dringend nötig und raschmöglichst zu verwirklichen ist?

Texte de l'interpellation du 21 septembre 1987

La fermeture de la route du Saint-Gothard, réclamée par le gouvernement uranais à la suite des récentes intempéries a abouti à une situation insupportable au San Bernardino, car l'aménagement de la route qui mène à ce col ne permet pas une grande affluence et, surtout en hiver, il pourrait en résulter de graves dangers. Cette situation peu satisfaisante peut être améliorée à long terme si, comme cela a déjà existé sous une forme analogue, les CFF créent un service de ferroulage à courte distance, avantageux pour tous les

transports, entre la plaine de la Reuss près d'Altdorf et la région au sud de Biasca. On pourrait ensuite, grâce à des mesures de police appropriées, décharger le San Bernardino et le Saint-Gothard du trafic de marchandises par route. Le matériel ferroviaire nécessaire à court terme pour le ferroutage pourrait provisoirement être emprunté à des chemins de fer étrangers, puis acquis dans des fabriques de matériel roulant, dans le cadre d'une campagne spéciale et urgente. Pour que les nouveaux trains de ferroutage puissent circuler au Saint-Gothard, il faudrait détourner par le Simplon des trains entiers du trafic de transit.

Le Conseil fédéral partage-t-il mon opinion, selon laquelle il est absolument nécessaire et urgent de décharger le San Bernardino et le Saint-Gothard?

Cavelti: Die vorliegende Interpellation entstand aus der ausserordentlich prekären Situation der Benutzer und Anwohner der San-Bernardino-Route und des Kantons, der für diese Route zuständig ist. Ich möchte in diesem Punkt nicht weit ausholen, weil Herr Bundesrat Schlumpf und die meisten von Ihnen bestens im Bild sind.

Die San-Bernardino-Strasse vermag wegen ihrer Zweispurigkeit, wegen ihrer Steigungen, wegen der Ausrüstung ihrer Kunstbauten und wegen ihres schlechten technischen Zustandes den wegen der Gotthard-Beschränkung auf sie zugekommenen Anforderungen bei weitem nicht zu genügen. Die GPK unseres Rates hat auf ihrer Postautofahrt von Chur ins Tessin selbst einen Eindruck bekommen von den Kolonnen, von der Unmöglichkeit zu überholen und von der verzweiferten Lage der Betroffenen. Die Unfälle häufen sich. Sie haben seit der Gotthard-Sperrung um beinahe 60 Prozent zugenommen. Allein am letzten Wochenende waren zwei schwere Lastwagenunfälle zu verzeichnen. Noch schlimmer wird die Lage im Winter bei Vereisungen und Schneegestöber. Es muss vor allem auch mit Blick auf die bevorstehende Eröffnung des Walensee-Tunnels rasch etwas zur Entlastung unternommen werden.

Mit der vorliegenden Interpellation möchten wir nicht einfach den Schwarzen Peter weitergeben. Uns schwebt mit dem anvisierten Kurz-Huckepack eine rasch realisierbare Lösung vor, die auch der Entlastung der Gotthard-Strasse dienen soll, indem der Strassengüterverkehr von der Reuss-Ebene ins Tessin per Kurz-Huckepack transportiert werden soll, und dies zu einem Preis, der für das Transportgewerbe attraktiv ist. Das Geld für die nötigen Vorkehrungen dürfte aus den Treibstoffzolleinnahmen unschwer zu beschaffen sein. Das benötigte Eisenbahnmateriel wäre in einer Sonderaktion kauf- und/oder mietweise zu besorgen. Die Einzelheiten hinsichtlich der genauen Standorte für Beginn und Ende des Verlaufs sollen im Einvernehmen mit den Regierungen der Kantone Uri und Tessin abgeklärt werden.

Angesichts der durch das Wetter entstandenen Situation ist die anvisierte Entlastung dringlich. Ich danke dem Büro für die Zuerkennung der Dringlichkeit gegenüber dieser Interpellation und Herrn Bundesrat Schlumpf für die Bereitschaft zur raschen Beantwortung.

Neben der hier zu lösenden Notsituation steht natürlich nach wie vor das generelle Problem der Entlastung unserer Transitstrassen vom Strassengüterverkehr an. Dies ist ein anderes, eigenes Kapitel unserer Verkehrspolitik, wo es vor allem darum geht, unser Land vor einem Ueberrollen durch 40 und mehr Tonnen schwere ausländische Lastenzüge zu bewahren.

Wie Herr Bundesrat Schlumpf gestern am Fernsehen sagte, wurde dieses Problem durch die neuesten Forderungen des bundesdeutschen Verkehrsministers Warncke erneut scharf aktualisiert.

Zu diesem generellen Problem reichen wir einen weiteren Vorstoss ein, der in einer nächsten Session behandelt werden kann. Es geht darum, den Bundesrat in seinem einzig richtigen Entschluss zu unterstützen, an der 28-Tonnen-Höchstlimite festzuhalten und für den Schwerverkehr Alternativen anzubieten. Als Alternativen drängen sich auf: Huckepack von Grenze zu Grenze mit einem Terminal in Chiasso, nahe der italienischen Nationalstrasse, nicht mit

einem Terminal in Italien, wie die Bundesbahnen dies im Sinn haben. Der Terminal soll deshalb nicht in Italien stehen, weil wir mit eigenem Geld selber bauen und deshalb auch selber bestimmen möchten und weil wir nicht immer wieder allfälligen Streiks in Italien ausgesetzt sein möchten.

Krönende Alternative zur Entlastung der Strasse ist die Alpentransversale, auf die wir alle ungeduldig warten. Die Alpentransversale soll nach der wachsenden öffentlichen Meinung Gotthard und versprochene Ostalpenbahn zu einem Ypsilon vereinigen, um so mit einem Schlag ein vierfaches Ziel zu erreichen: erstens Bewältigung des wachsenden Verkehrs aus dem deutsch-französischen Rheinland über Basel-Gotthard, zweitens Schaffung einer vielversprechenden neuen Verbindung zum Raum Stuttgart-Nürnberg-München über Chur-Tessin nach Italien, drittens interne Verbindung der Ostschweiz mit dem Tessin und dem Gotthardbereich und viertens Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Bahn und dadurch Rettung unserer bedrohten Umwelt.

Bundesrat Schlumpf: Als sich am 24./25. August zeigte, dass der Transitverkehr sowohl auf der Schiene als insbesondere auch auf der Strasse durch die Unwetterfolgen ganz massiv beeinträchtigt wird, haben wir sofort geprüft, was getan werden kann, um den nationalen Binnen- und den internationalen Transitverkehr soweit als möglich zu bewältigen. Was Ständerat Cavelti mit der dringlichen Interpellation vom 21. September verlangt, habe ich einen Monat vorher schon in Auftrag gegeben. Es war mir also ohne weiteres möglich, einer sofortigen Antwort zuzustimmen, weil die Verantwortlichen der SBB schon damals alle Fragen abklärten: Huckepackverkehr nicht nur von Grenze zu Grenze – das haben wir schon im letzten Winter abgeklärt, bevor dahingehende Vorstösse unternommen wurden, und zwar im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die wir mit Italien haben –, sondern auch die Möglichkeit der Wiedereinführung des Kurzstrecken-Huckepackverkehrs (Uri-Tessin). Das ist das Anliegen von Ständerat Cavelti. Die Möglichkeit eines solchen Autoverlaufs war seinerzeit vorhanden, bis im Gefolge der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels die Frequenzen derart zusammenbrachen, dass er verunmöglich wurde.

Ich kenne die Verhältnisse von Schiene und Strasse im Reusstal, in der Leventina, und ich kenne sie vor allem auf der N 13, gerade auch im Gebiet zwischen Thusis und Castione. Die N 13 wurde nie für derartige Lasten und Verkehrsquantitäten gebaut. Wir erleben heute – die Beispiele, die genannt wurden, zeigen es –, dass es schwierig ist, diese Strecke mit Schwertransporten zu befahren. Möglich wäre es, aber es ist schwierig wegen der Staubbildungen. Teilweise mag es an der Ausrüstung von Fahrzeugen liegen, teilweise daran, dass Chauffeure nicht daran gewohnt sind. Jedenfalls häufen sich die Unfälle, die vor allem bei der Talfahrt passieren. Sie häufen sich in einem Mass, das nicht nur bei den Behörden des betroffenen Kantons, sondern auch bei uns Sorgen erweckt. Das bestärkt uns darin, so rasch wie möglich Lösungen in Angriff zu nehmen, insbesondere im Hinblick auf die Winterzeit. Dort müssten im Notfall recht massive Restriktionen Platz greifen, wobei nicht nur quantitative in Frage kommen, sondern auch qualitative, so in bezug auf die Geschwindigkeiten, vor allem bei der jeweiligen Talfahrt. Das hätte auf die Staubbildungen vor allem an den Tagesspitzen, am Morgen, Mittag und Abend, während der fünf Wochentage grosse Auswirkungen.

Ich hatte am letzten Donnerstag mit den Regierungen der Kantone Uri, Tessin und Graubünden eine Aussprache. Hier besteht volles Einvernehmen. Es ist nicht so, dass diese untereinander ein Schwarzpeterspiel betreiben würden. Auch die Regierung des Kantons Uri ist bereit, alles zu unternehmen, um schrittweise zu Lösungen zu kommen. Ich habe vorher das Problem der Kosten für die Wiederinstandstellung der Kantonsstrasse erwähnt. Diese Ereignisse zeigen – um ein geflügeltes Wort etwas abzuwandeln –: Mit der Berge Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten. Wir können nicht Parallelstrassen bauen, damit wir immer eine

genügende Strassenkapazität in Reserve haben, falls etwas passieren würde.

Diese Ereignisse sind auch eine Bestätigung für unsere Verkehrspolitik, die wir seit vielen Jahren betreiben. Ich werde mich dazu noch äussern, weil die Interpellation zur Förderung des kombinierten Verkehrs, die Ständerat Cavelty für die nächste Session angekündigt hat, das unterstützt, was wir seit vielen Jahren national und international tun und was ich schon fast bis zur Langeweile für Sie auch hier dargelegt habe.

Noch einige Worte zur aktuellen Situation: Seit dem 18. September ist die Strasse im Reusstal für Personenwagen, für Cars und für Camions bis zu 16 Tonnen wieder offen, aber nur zweispurig. Wir haben bei der Wassener Brücke die bergseitige Hälfte zur Verfügung. Der Pannestreifen und die beiden Spuren darauf mit Gegenverkehr müssen den Transitverkehr (Personenwagen, Cars und Camions bis 16 Tonnen) und den ganzen Lokalverkehr übernehmen, weil die Kantonsstrasse total demoliert ist, dazu noch den Baustellenverkehr während des Tages. Das ist eine heikle Aufgabe.

Wir rechnen damit, dass man etwa in einem Monat einen weiteren Schritt machen und dort partiell auch Schwerverkehr bis 28 Tonnen paketweise durchlassen kann. Das Nadelöhr aber bleibt. Wir können heute nicht sagen, wie lange es dauert. Die Abklärungen sind noch im Gange. In etwa einem Monat lässt sich ein zeitliches Programm machen.

Einerseits geht es um eine mindestens provisorische Wiederinstandstellung der Kantonsstrasse und andererseits um die Wiederinstandstellung der talseitigen Hälfte der Wassener Brücke. Wenn man sie instandstellen kann, was wir hoffen, brauchen wir wesentlich weniger Zeit, als wenn man sie abreißen und neu errichten müsste. Ansonst hätten wir dort während längerer Zeit nur eine halbe Kapazität zur Verfügung.

Zur Einführung von Hucklepackverbindungen: Der Hucklepackverkehr wird bei uns seit langem verkehrspolitisch aktiviert. Er macht auch insgesamt bei unseren Bahnen beachtliche Fortschritte. Die Zunahmequoten liegen über 10 Prozent pro Jahr. Wir haben mit dem Leistungsauftrag SBB den Hucklepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkannt, für die wir eine Abgeltung entrichten, soweit keine Kostendeckung erwirtschaftet werden kann. Zu diesem Hucklepackverkehr und den Möglichkeiten, in diesem Bereich noch mehr zu tun, ist zu bemerken, dass an den Gotthard-Rampen im Tagesmittel 225 Zugkompositionen (Güterzüge und Personenzüge) verkehren. Die Belastung dieser Doppelspurstrecke ist gross, und die Geschwindigkeit in den Rampen ist begrenzt. Man kann nicht durch Beschleunigung noch mehr Kapazität schaffen, wie dies im Tunnel der Fall ist. Im Gotthard-Tunnel ist es möglich, durch Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeiten noch eine grössere Durchlässigkeit zu schaffen.

Aber Reserven sind vorhanden sowohl für den Wagenladungsverkehr wie für diesen kombinierten Verkehr. Wir wollen das aufstocken und können das auch kurzfristig tun. Wir sind in der Lage, den bemannten Hucklepackverkehr kurzfristig von etwa 22 000 auf etwa 45 000 Jahreseinheiten zu verdoppeln. Für den unbemannten Hucklepackverkehr – Verlad ohne Chauffeur, mit Wechsellaufbauten und anderen technischen Einrichtungen – können wir auch etwa 20 000 zusätzliche Einheiten kurzfristig bewerkstelligen.

Wir haben diese Zahlen verfügbar, weil das nicht erst jetzt geprüft worden ist, sondern das war die Grundlage für unsere Verhandlungen mit Italien im Zusammenhang mit den Problemen *diritto fisso* und *traffico triangolare*; sie kennen ja diese Operationen, die schon lange laufen.

Das steht also zur Verfügung, das können wir noch vermehrt einsetzen, und das werden wir auch nach Massgabe der Nachfrage tun. Auch die Verbilligung zur Erzielung marktfähiger Preise – das andere Anliegen von Herrn Cavelty – ist machbar, weil wir eben im Leistungsauftrag an die SBB die Rechtsgrundlage für den Hucklepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung geschaffen haben.

Anders verhält es sich mit der kurzfristigen Indienstellung eines Kurzstrecken-Hucklepackverkehrs Uri–Tessin, etwa von Altdorf nach Biasca oder von Altdorf bis in die Gegend von Castione, allenfalls Cadenazzo. Verlade- und Entlademöglichkeiten schaffen im Raum Goldau–Altdorf und im Raum Biasca–Bellinzona keine Probleme. Das kann man kurzfristig realisieren. Wir haben aber die Niederflurwagen für eine wesentliche Aufstockung nicht zur Verfügung. Für den Langstreckenverkehr Grenze–Grenze brauchen wir weitere Züge für die sogenannte rollende Autobahn (bemannter Hucklepack), die zur Verfügung stehen. Damit ist dann aber das verfügbare Wagenmaterial an Niederflurwagen ausgeschöpft. Erst im Frühjahr 1988 können weitere Wagen erwartet werden. Wir können sie eben auch nicht bei anderen Bahnen einfach abrufen oder mieten, weil dort keine solchen verfügbar sind. Für Neubeschaffungen braucht man mindestens acht bis zehn oder zwölf Monate. Wir müssen schauen, möglichst über lange Strecken die Camions von den Strassen wegzubringen.

Nun kommt eben das Problem der Kapazitäten an den Gotthard-Rampen für einen Kurzstreckenverkehr ab Altdorf bis in die Leventina, in die Gegend von Biasca–Bellinzona, hinzu. Da haben wir praktisch keine Kapazitätsreserven bei der Infrastruktur, auf den Schienen. Wenn wir da Kapazitäten frei machen wollten, müssten wir Regionalzüge für den Personenverkehr durch Autobusse, Cars usw. ersetzen. Eine andere andere Möglichkeit wäre, den Güterverkehr grossräumig umzuleiten. Das wäre allerdings für den Markt kaum eine akzeptable Lösung, wenn wir die Kosten für die Umleitung nicht übernehmen. Das hätte finanzielle Konsequenzen, die kaum absehbar wären.

Ein weiteres Problem kommt hinzu, nämlich dass wir auch auf der Strecke Basel–Olten–Bern zu bestimmten Tageszeiten schon seit langem praktisch über keine Kapazitätsreserven mehr verfügen. Wir können also über die Lötschberg–Simplon-Linie nur wenig zusätzliche Transporte umleiten. Wir haben das in den letzten Monaten, seit diese Unwetterkatastrophen eingetreten sind, erlebt. Was wir bei «Bahn 2000» immer gesagt haben, nämlich dass wir keine Kapazitätsreserven haben und die Neubaustrecken brauchen, hat sich als richtig erwiesen.

Nach heutiger Beurteilung der Lage ist kurzfristig ein zusätzlicher Kurzstrecken-Hucklepackverkehr vom Reusstal in die Leventina nicht realisierbar. Wir wollen eine markante Steigerung des Langstrecken-Hucklepackverkehrs Grenze–Grenze. Wo dann der definitive Entlade- oder Verladebahnhof im Süden liegen wird, ist noch offen, aber jedenfalls südlich von Lugano. Es muss unser Anliegen sein, diesen kombinierten Verkehr, insbesondere den Hucklepack-Verkehr, über möglichst weite Strecken voranzubringen, eben Grenze–Grenze.

Zur Verkehrspolitik: Ständerat Cavelty hat auf Anliegen aus dem Ausland Bezug genommen; diese sind nicht neu. Ich bin damit schon seit vielen Jahren konfrontiert. Unsere Verkehrspolitik haben wir vor vielen Jahren konzipiert, nämlich im Zusammenhang mit der KVP-Vorlage; das war etwa 1980/81. In der Botschaft KVP vom Herbst 1982 können Sie dieses Konzept nachlesen. Was wir nachher gemacht haben – auch hier in bezug auf die Aufgabenteilung und den Modal split –, war die Weiterführung dieser Ideen. Auch unsere Beurteilung der «Bahn 2000» und die neue Eisenbahn-Alpentransversale waren keine Neuorientierung. Wir standen nie mehr vor dem ersten Schöpfungstag.

Dieser erste Schöpfungstag in bezug auf die «neue» schweizerische Verkehrspolitik hatte im Jahre 1980 stattgefunden, als gestützt auf die GVK – die Expertenarbeit unter dem Präsidium von Dr. Alois Hürliemann – die Konkretisierungen erfolgten. Dazu gehört die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Es ist deshalb Unsinn, wenn man zur Bekämpfung von «Bahn 2000» dem Bundesrat oder mir vorwirft, wir seien nicht konsequent. Wir bauen die N 1, N 4 usw. auch weiter. Wir haben im Zusammenhang mit «Bahn 2000» immer gesagt, dass zu unserer integralen Verkehrspolitik auch die Fertigstellung des von den eidgenössischen Räten

beschlossenen Nationalstrassennetzes gehört, dass wir aber keine Erweiterung wollen – ich hoffe, es bleibe dabei. Ich ernte für diese gradlinige Haltung nicht überall im Land lauter Anerkennung. Im Gegenteil, man wirft mir einmal mehr pure Sturheit vor, weil ich – mit dem Bundesrat – sage: Wir wollen keinen zweiten Strassentunnel am Gotthard! Wir wollen auch in anderen Kantonen nicht neue Nationalstrassen. Eine Aufwertung der Hauptstrassen ist dort beschlossene Sache. Allerdings muss das Nationalstrassennetz im Interesse einer umweltorientierten und energiepolitisch richtigen Verkehrspolitik fertiggestellt werden. Damit ist auch die Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes terminiert.

Deshalb kann es überhaupt nicht in Frage kommen, dass wir die Tonnage erhöhen. Diese Tonnage von 28 Tonnen haben wir nie «gegen das Ausland» festgelegt. Wenn die Oesterreicher den Zug auf der Strasse abfahren liessen, indem sie diesen Zug, nämlich die Tonnage-Erhöhlungen, munter aufwärts marschieren liessen, ist das ein Problem, das wir ihnen nicht abnehmen können und auch nicht abnehmen werden. Wir haben aus europäischer Solidarität in der Schweiz im Jahre 71 unsere Tonnage auf 28 Tonnen erhöht. Bei der Konzipierung des Nationalstrassennetzes hat man gesehen, dass Leistungsgrenzen da sind, die mit diesem Netz nicht überschritten werden können, wenn wir es nicht überfordern wollen. Wenn wir jetzt die 28 Tonnen erhöhen würden, müssten wir daran gehen, das Nationalstrassennetz ganz wesentlich zu verstärken, weil unsere Nationalstrassen die zusätzlichen Mengen nicht bewältigen könnten. Man muss dies doch endlich einmal in diesem Lande und auch in Europa begreifen. Aber wir stehen nicht mit leeren Händen da, wir wissen, dass wir Europa gegenüber auch im Verkehrsbereich Verpflichtungen zu erfüllen haben. Und diese wollen wir voll und ganz erfüllen. Das ist Solidarität auch im Sinne der Reziprozität, wir brauchen ja die Verkehrswege im Ausland auch für uns. Wir müssen die Rohstoffe importieren, die Fertigprodukte exportieren. Das wäre keine gute Politik, wenn wir uns abschnitten würden und meinten, wir könnten eine autarke helvetische Verkehrspolitik betreiben. Wir bauen das Nationalstrassennetz mit einem gewaltigen Aufwand fertig. Wir brauchen noch etwa fünfzehn Milliarden Franken, damit wir auch den Transitverkehr bewältigen können. Wir bauen zudem eine «Bahn 2000» mit Neubaustrecken, die mit 2,4 Milliarden veranschlagt sind. Es geht insbesondere darum, die Transitzkapazität Lötschberg–Simplon – das ist doch der Sinn! – auszunützen. Die Kapazität von 12 Millionen, die wir am Lötschberg–Simplon jetzt schaffen, können wir gar nicht auslasten, wenn wir den Zubringer nicht haben. Das ist auch europäische Verkehrspolitik.

Zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale: Wir haben nie einen Zweifel daran gelassen, dass wir Ihnen diese Vorlage unterbreiten werden. Die Unterlagen sind in Bearbeitung. Die Termine werden eingehalten. Sie werden diese Vorlage bekommen – ich sage noch einmal: nicht als Linienwahlbeschluss, sondern als Baubeschluss. Mit diesem Baubeschluss müssen Sie dann entscheiden, welche Linie Sie wollen, also wie bei «Bahn 2000» mit den Varianten «Nord», «Süd», «Süd plus» usw.

Ich habe hier etwas weit ausgeholt – wohl zum letzten Mal hier! –, weil Ständerat Cavelti mich im guten Sinn dazu provozierte. Ich werde unter gar keinen Umständen in der Verkehrspolitik von dem abweichen, was wir sorgfältig vor vielen Jahren erarbeitet haben: nicht aus nationalem Egoismus oder Engstirnigkeit, sondern auch mit Blick auf die Interessen Europas.

Gestatten Sie mir noch eine letzte Bemerkung zu diesem Problem Europa. In diesem Europa können keine zusätzlichen Nord-Süd-Transitbedürfnisse über die Strasse befriedigt werden. Denken Sie daran, dass wir heute einen Landverkehr von etwa 56 Millionen Tonnen jährlich haben.

Die Perspektiven der CEMT, durch die europäischen Verkehrsminister – übrigens auf schweizerisches Betreiben und unter wesentlicher Mitarbeit von schweizerischen Fachstellen – erarbeitet, zeigen, dass wir bis zum Beginn des nächsten Jahrhunderts zusätzlich 40 Millionen Tonnen Kapazität

für diesen Nord-Süd-Transit haben müssen, nicht durch die Schweiz allein, aber durch alle drei Länder: Schweiz, Oesterreich, Frankreich. Heute gehen durch alle drei Länder 32 Millionen Tonnen über die Strasse. In der Schweiz höre ich: «Keine Tonne mehr!»! Im Reusstal, am San Bernardino. Ich verstehe das auch. Von Oesterreich her höre ich, die Strasse am Brenner sei total überlastet: Die Schweizer sollen etwas übernehmen.

Glaubt denn wirklich jemand, dass es in diesem Europa noch verantwortliche Instanzen gäbe, ob das der Souverän, die Regierung oder Parlamente seien, die entscheiden würden: Wir bauen zusätzliche Hochleistungsstrassennetze für eine Kapazität, die grösser ist als das, was wir heute schon auf der Strasse haben? So kann man nicht Verkehrspolitik betreiben. Wenn wir meinen, wir könnten durch Erhöhung von Tonnagen das Nord-Süd-Transitproblem bewältigen, dann ist das ein fundamentaler Irrtum der Verkehrspolitik an vielen Orten in Europa, ein Fehler, den wir aber nicht nachmachen.

Wir können das doch nur mit Infrastrukturen bewältigen, die hohe Leistungen bringen, eben durch eine Eisenbahn-Alpentransversale. Es geht bei jeder Variante um etwa 25 Millionen Tonnen. Das ist die Lösung, und damit der kombinierte Verkehr Schiene-Strasse über lange Strecken. Ich glaube daran, dass es auch möglich ist, Europa davon zu überzeugen, dass das nicht schweizerische Betrachtungsweise ist, sondern dass das wirklich der einzige Weg für unser Europa ist, um die Verkehrsbedürfnisse bis zu Beginn des nächsten Jahrhunderts zu befriedigen.

Ständerat Cavelti, darum gehe ich zu diesem Gespräch, das nächstens in Bonn stattfinden wird, nicht schweren Schrittes oder bedrückt, sondern wohlgenut, weil ich weiss, dass ich in unserem helvetischen Rucksack als Gesprächsgrundlage und als Angebot für unsere europäischen Partner etwas Gutes mitbringe.

Cavelti: Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf für seine umfassende Beantwortung, die quasi eine Zusammenfassung seiner erfolgreichen und guten Arbeit als Verkehrsminister darstellt. Ich bin von der Antwort sehr befriedigt.

Präsident: Es haben sich einige Votanten gemeldet. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass natürlich eine Diskussion bei einer Interpellation nur stattfinden kann, wenn sie vom Rat beschlossen ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion

offensichtliches Mehr

M. Jelmini: J'ai suivi cette discussion avec beaucoup d'attention et je dirai que je suis satisfait de la réponse qui nous a été donnée par le Conseil fédéral.

Je comprends les préoccupations exprimées par M. Cavelti et je partage son avis lorsqu'il affirme que la situation découlant des orages qui ont frappé plusieurs régions de la Suisse est insupportable. Je suis également d'accord avec lui lorsqu'il prétend que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Toutefois, je ne pense pas qu'il puisse prétendre qu'elle sera de longue durée. Il faut en effet faire tout ce qui est possible et je remercie le conseiller fédéral des assurances qu'il nous a données en affirmant qu'il surveille la situation de très près et qu'il s'occupe de rétablir la normalité, afin d'éliminer les inconvénients constatés.

M. Cavelti a glissé dans son interpellation quelques idées qu'il faudrait tout de suite combattre ou remettre à leur place en priant le Conseil fédéral de ne pas les suivre.

Je remercie M. Schlumpf d'affirmer qu'il est inutile de penser à l'introduction du feroutage sur une courte distance et une courte période. En effet, nous en avons déjà fait l'expérience; ce trafic – vous l'avez rappelé – n'a pas donné de bons résultats, ni pour l'entreprise des chemins de fer ni pour les usagers. Ce n'est pas une solution envisageable. En outre, afin de développer cette pratique, M. Cavelti voudrait empêcher ou réduire le trafic routier par des mesures

de police. A ce propos, je souligne que le ferroutage à courte distance n'est pas une alternative et que les désavantages qui pourraient en découler seraient inestimables. On ne pourrait pas empêcher les réactions très vives qui se manifesteraient sur le plan politique. On peut se demander si les tensions qui existent déjà entre la Suisse, l'Italie et même l'Allemagne ne seraient pas accrues par des mesures de cette portée. Je ne veux pas parler de la disponibilité du matériel roulant, car M. Schlumpf vous a déjà expliqué la situation.

Je me concentre sur la proposition de détourner par le Simplon une partie du trafic de transit. Cette question me préoccupe car, dans ces choses-là, il n'y a que le provisoire qui dure. Si on modifie un axe de trafic, il est possible que ce détournement reste en place à l'avenir. Il faut donc tout de suite en voir les conséquences qui pourraient être pénibles, car on finirait par ne pas utiliser des installations et des infrastructures présentes.

Je fais notamment allusion aux infrastructures douanières à l'entrée de la Suisse à Chiasso, où la Confédération essayait quelques pertes, puisqu'elles doivent être utilisées pour être amorties. Il y aurait également une perte du point de vue économique. A Chiasso, environ 1500 personnes sont employées dans le secteur de l'expédition. Elles pourraient souffrir d'un déchargement du trafic sur l'axe du Gothard, tant par la route que par le rail. Je rappelle que les effectifs ont déjà été réduits par rapport à ceux existant il y a dix ans, car il y avait 2500 personnes employées dans ce secteur d'activité.

L'application d'une telle solution rendrait la situation encore plus précaire et n'avantagerait pas l'entreprise des chemins de fer. Les conséquences doivent donc être évaluées du point de vue économique, soit pour l'entreprise, soit pour les usagers.

Les éléments précités nous donnent peut-être la possibilité d'affirmer que ce discours aurait pu être évité si le tunnel de base du Gothard existait. C'est l'occasion de souligner la nécessité de mettre en oeuvre les études et la réalisation de ce dernier le plus tôt possible, de manière à éviter que ces inconvénients ne se répètent à l'avenir.

Hefti: Ich bin der Auffassung, dass die Lösung für den Nord-Süd-Verkehr Priorität hat, und zwar in einer Weise, wie sie auch umweltgerecht ist. Ich kann mich daher den Ausführungen des Herrn Departementsvorstehers, dass eine zweite Röhre für den Motorfahrzeugverkehr nicht in Frage komme, durchaus anschliessen.

Zu beachten ist nun nach den letzten Ereignissen auch der Aspekt der Sicherheit; dazu empfiehlt sich womöglich eine gewisse Dezentralisation bei der Linienführung.

Mit den Ausführungen von Herrn Cavelti, was ihre Grundgedanken betrifft, gehe ich voll einig. Man sollte aber seine Gedanken etwas weiterziehen. Es scheint mir von Vorteil, wenn ebenfalls folgende Alpentransversale geprüft würde: Abzweigung von der heutigen Gotthard-Strecke bei Arth-Goldau bis in den Raum Hölloch im Muotathal, dort ein Tunnel nach Linthal, von Linthal dann das Tunnel unter dem Tödi nach Trun und von dort unter der Greina nach Biasca. Bei Trun würde der Verkehr von Chur her aufgenommen. Viel länger ist diese Strecke keinesfalls; die Geologie ist zum mindesten nicht schlechter als bei den anderen Varianten; die Kosten werden zu prüfen sein, aber sie können nicht stark auseinandergehen.

Alle erschliessungsmässigen Vorteile, die dem Projekt von Herrn Cavelti zugrunde liegen, sind auch bei dieser Variante gegeben und dazu noch einige zusätzliche. Auch vermeidet diese Variante das vom Herrn Bundesrat erwähnte Nadelöhr beim Axen, weil sie vorher abzweigt. Sie vermeidet auch – wie sich gezeigt hat – das gefährdete Gebiet zwischen Erstfeld und Flüelen. Das alte Gotthard-Trasse bliebe bestehen und weiter im Gebrauch; es würde damit nicht wertlos.

Was die Aufnahme station betrifft, so verstehe ich, dass Chiasso im Vordergrund steht und nicht Italien. Das Transportgewerbe in Italien will nichts mit der Bahn zu tun haben,

nicht wegen der Bahn an sich, aber wegen der Streikanfälligkeit der italienischen Bahnen. Darum ist auch von diesem Gesichtspunkt aus, wenn man den italienischen Strassenverkehr auf die Bahn bringen will, Chiasso der richtige Ort. Dann wird das italienische Transportgewerbe mitmachen – immer unter der Voraussetzung, dass die Sozialcharta, wie der Bundesrat an sich möchte, nicht angenommen wird. Unter diesen Umständen möchte ich den Herrn Bundesrat bitten, diese Möglichkeit Arth-Goldau–Linthal–Trun–Biasca, die mit dem Trasse von Herrn Cavelti zusammenfällt, ebenfalls sehr sorgfältig zu prüfen. Ich glaube, dass sich Kollege Cavelti auch obiger Variante anschliessen könnte.

Masoni: Vor zwanzig Tagen hat die Tessiner Deputation dieses Problem mit dem Tessiner Regierungsrat besprochen. Mit Schreiben vom 22. September hat die Tessiner Regierung den hohen Bundesrat ersucht, jede Anstrengung zu unternehmen, um in diesen wegen der Naturereignisse vom 24./25. August kritischen Momenten dem Strassenverkehr eine dringende Alternative zu bieten und mittel- und langfristig eine dauerhafte Alternative durch Huckepack-Verbindungen von Grenze zu Grenze zu schaffen.

Damit diese Alternative wirksam wird, muss sie einerseits – wie Kollege Cavelti bereits gesagt hat – von Grenze zu Grenze führen, jedoch Lade- und Ausladeorte auf Schweizer Boden anbieten, damit keine Streiks und andere Schwierigkeiten das Funktionieren erschweren. Andererseits muss die Verbindung so organisiert sein, dass sie laufend und schnell funktioniert; eine Art rollende Strasse, die den Weg eines Camions nicht erschwert und nicht verlängert. Dazu gehören genügende Transportzüge und eine einwandfreie Organisation.

Schliesslich hat die Alternative kostengünstig zu sein. Es wäre eine Illusion, durch nicht kostengünstige Alternativen etwas erreichen zu wollen. Eine Alternative muss mit Kosten verbunden sein, die die Eigenkosten des Lastwagens bei Strassenfahrt nicht übersteigen. Dies sollte durch Beiträge gemäss Artikel 21 und 22 des Treibstoffgesetzes ermöglicht werden.

Es ist an sich schade, wenn die nötig gewordene provisorische Huckepack-Verbindung Uri–Tessin nicht vordringlich geschaffen werden kann. Dabei weicht meine Meinung von derjenigen meiner Vorredner ab. Ich bin mir dessen bewusst, was für Schwierigkeiten einer solch wirksamen, schnellen provisorischen Verbindung entgegenstehen. Es fehlt an Material, die Zahl der möglichen Transporte ist vielleicht klein, weil die normalen Verbindungen nicht erschwert werden dürfen.

Immerhin: Wenn es möglich wäre, eine solche provisorische Verbindung zu schaffen – auch wenn sie keine ideale Lösung wäre, weil sie noch nicht von Basel bis Chiasso beziehungsweise Stabio führen würde –, könnte dadurch der Strassenschwerverkehr daran gewöhnt werden, dieses Huckepack-System zu benutzen. Die Gewohnheit spielt bei solchen Verkehrsachsen eine grosse Rolle! Wenn man in der Praxis sieht, wie nützlich eine solche Verbindung ist, wie schnell sie funktioniert, sollte nachher eine gewisse Bereitschaft für eine spätere dauernde Alternative verbleiben.

Die endgültige Lösung wird sich sehr gut mit der Alpentransversale verbinden lassen. Sie ist die natürliche Ergänzung der SBB-Transversale durch die Alpen, weil eine schnelle Linie durch die Alpen diese Huckepack-Verbindung stärken und noch günstiger machen wird. Ich glaube sogar, dass diese Huckepack-Lösung – wenn sie durch die Beiträge laut Zollgesetz ermöglicht werden kann – den zweiten Strassentunnel weder ersetzen noch überflüssig machen würde. Auf lange Sicht erscheint uns die heutige Situation untragbar, die eine kontinentale vierspurige Strasse 17 Kilometer lang auf nur zwei Spuren zwingt.

Eine wirksame, schnelle und kostengünstige rollende Strasse von Grenze zu Grenze ist insbesondere aus umwelt- und energiepolitischen Gründen geboten, damit die Alpenregionen die sehr starken Verkehrserhöhungen, die man jetzt befürchten muss, bewältigen und ertragen können. Man befürchtet nämlich, dass man die für das Jahr 2200

prognostizierte Schwerverkehrsmenge bereits im Jahre 2000 haben wird.

Wie ich vor der Beratung Herrn Bundesrat Schlumpf angedeutet habe, werde ich allein oder mit Kollege Jelmini eine Interpellation zu diesen Problemen einreichen. Ich frage darin den Bundesrat an, ob er bereit ist, eine solche rasche und kostengünstige rollende Strasse von Grenze zu Grenze zu verwirklichen. Ich möchte dem Bundesrat empfehlen – als Konsequenz aus den Ausführungen, die Herr Bundesrat Schlumpf selber gemacht hat –, diesen Weg entschlossen zu gehen.

Lauber: Ich habe volles Verständnis für die verlangte Entlastung der San-Bernardino- und der Gotthard-Route und möchte die von Herrn Kollega Cavetty vorgebrachten Anliegen in diesem Sinne durchaus unterstützen. Es ist eine dringende Notwendigkeit aus Gründen des Umweltschutzes und aus Gründen der allzu grossen Dichte des Verkehrs, den Strassengüterverkehr überall dort auf die Bahn zu bringen, wo sich entsprechende Anlagen anbieten. Zu diesen Anlagen dürfen wir aber auch die Bern-Lötschberg-Simplonlinie zählen.

Der Güterverkehr auf der Bahn ist in letzter Zeit rückläufig. Der Verlust an transportierten Gütertonnen ist auf der Lötschberg-Simplon-Linie am grössten. Der Simplon verlor im Zeitraum von 1980 bis 1986 etwa 30 Prozent seines Güterverkehrs.

Dieser Tonnage-Verlust könnte zu einem guten Teil wenigstens durch Hucklepack- und Containerverkehr wettgemacht werden. Wir brauchen Alternativen, wir brauchen sie heute und dürfen die hierfür notwendigen Abklärungen und ergänzenden Investitionen nicht erst auf den Zeitpunkt des Baus der neuen Eisenbahn-Alpentransversale verschieben. Die Lötschberg-Simplon-Achse könnte innert weniger Jahre (fünf bis sechs, Maximum zehn Jahre) für den Hucklepacktransport Grenze-Grenze eingerichtet werden, und zwar bis zur höchstzulässigen Lastwagenhöhe von vier Meter. Die Doppelspurstrecken am Lötschberg sind für vier Meter ausgebaut; was fehlt, ist die Ausweitung des Bahnprofils im Lötschbergstunnel. Der hierfür erforderliche Kostenaufwand wird auf rund 65 Millionen Franken veranschlagt.

«Bahn 2000» wird uns eine sehr wesentliche Verbesserung der Infrastruktur zwischen Basel und Thun bringen. Hinzu kämen eine Profilausweitung bis vier Meter Eckhöhe des Simplontunnels mit einem geschätzten Aufwand von etwas über 100 Millionen und schlussendlich durch die Italiener vorzunehmende Profilanpassungen auf der Strecke zwischen Iselle und Domo. Im übrigen wird ja Domo II ungefähr im Jahre 1989 in Betrieb genommen werden können.

Zusammenfassend darf auch hier festgestellt werden, dass die Lötschberg-Simplon-Linie innert relativ kurzer Zeit und mit einem vernünftigen Aufwand zu einer echten und leistungsfähigen, die Gotthardlinie komplementär entlastenden Hucklepacklinie Grenze-Grenze ausgebaut werden kann. Auch die Gotthard-Strecke kann ohne Ausbau der Linie bis zu 30 Prozent des anfallenden Lastwagenverkehrs nicht annehmen.

Ich komme zu zwei Schlussfolgerungen: Der Umstieg des Strassenverkehrs, vor allem des Lastwagenverkehrs, von der Strasse auf die Bahn ist notwendig und dringend; es müssen hierfür die bestmöglichen Bedingungen geschaffen werden. Diese bestehen in gewissen Voraussetzungen: genügend grosse Raumprofile, kurze Transportzeiten, gut ausgebaute Terminals, eine moderne Telekommunikation, langfristig normierte Behälter, möglichst bequeme Mitfahrt der Lastwagenführer und Begleitpersonen, und das alles zu vernünftigen Preisen. Diese Voraussetzungen können aufgrund des Ist-Zustandes unserer Meinung nach auf der heutigen Lötschberg-Simplon-Linie ebenso rasch verwirklicht werden, vielleicht noch schneller, als auf der Gotthard-Linie. Wir müssten – meiner Meinung nach – beides tun: aus imperativen Umweltschutzgründen, und weil die Zeit drängt, wenn wir den internationalen Güterverkehr nicht anderen überlassen wollen.

M. Ducret: En lisant la proposition de M. Cavetty, j'ai nourri beaucoup d'espoir, car elle concerne la traversée de la Suisse par les camions. C'est la seule solution.

Je suis stupéfait de la réponse du Conseil fédéral et de l'attitude des chemins de fer. Voilà une occasion unique de lutter contre la pollution, contre l'envahissement de la vallée d'Uri et de la Léventine par les camions, une occasion rêvée de montrer ce que le chemin de fer peut apporter comme collaboration et on nous explique qu'il faudrait beaucoup de temps pour réunir les moyens matériels permettant d'assurer le transport des camions.

La bataille des camions qui se déroule en Europe, dont nous sommes responsables avec l'introduction d'une absurde taxe poids lourds qui nous a conduits à réveiller le chat qui dort, a fait réfléchir les pays qui nous entourent à nos restrictions de poids. La taxe poids lourds a tout à coup montré à nos voisins que nous abusons vraiment avec nos 16 tonnes pour un camion solo et 28 tonnes pour un semi-remorque ou un camion à remorque. Ils ont des tonnages beaucoup plus élevés.

Je dis d'emblée que je suis opposé à la traversée de la Suisse par des camions plus lourds, car on sait bien quelles peuvent être les conséquences sur la qualité de nos routes, d'une part, et sur les possibilités de trafic, d'autre part. Néanmoins, ces camions existent et ce sont eux qui assurent le transport des marchandises en Europe.

Actuellement, les Chemins de fer italiens et français, comme les Chemins de fer fédéraux, enregistrent une baisse du trafic marchandises très considérable. Ces dernières années, les Chemins de fer français ont vu baisser leur trafic régulièrement de 10 pour cent par an. A cette cadence, combien faudra-t-il d'années pour qu'il n'existe plus de wagons de chemin de fer marchandises? Il n'en faudra pas beaucoup. Dans une quinzaine d'années, les voies marchandises ne seront plus utilisées. Or, cette marchandise continue à circuler, sous d'autres formes, dans des pipe-lines ou sur des camions. Comme l'a dit tout à l'heure très justement M. Schlumpf, on ne peut pas repousser ce trafic en dehors de nos frontières.

Les difficultés de la traversée actuelle du Gothard ont provoqué une surcharge importante du tunnel du Mont-Blanc. Comme il est payant, la société dont je fais partie se réjouit plutôt, car 15 à 20 pour cent d'augmentation de trafic est presque une bénédiction lorsque l'on parle d'affaires commerciales. Je comprends donc très bien l'intervention de nos collègues tessinois qui sont inquiets de la suppression de retombées économiques pour leur région.

En réalité, à l'avenir, les chemins de fer suisses doivent mettre à disposition un meilleur service pour le transport des poids lourds étrangers de plus ou de moins de 28 tonnes à travers la Suisse. A ce sujet, nous nous heurtons à un problème commercial. On a dit: «Le système du ferro-tage n'a aucun succès». C'est vrai, il n'en a pas, mais, pour des raisons très subtiles que les Chemins de fer fédéraux n'ont pas encore entrevues.

Je vous donne un exemple. Les Français ont construit un tunnel routier au col de Fréjus, qui remplace le col du Mont-Cenis. La traversée pour un poids lourd coûte environ 200 francs suisses, ce qui n'est pas très important mais compte tout de même. Alors, en été, les chauffeurs de poids lourds ne traversent pas le tunnel, mais franchissent le col. Ils n'hésitent pas à accomplir un trajet de deux heures supplémentaires en montagne, avec un camion – ce qui n'est pas facile – pour économiser le tarif de traversée du tunnel. La vallée d'où part ce dernier n'a pas connu de catastrophe, mais un préfet a décidé que l'un des ponts de la route du col ne supportait pas des charges supérieures à 15 tonnes, pour obliger les chauffeurs de poids lourds à utiliser le tunnel, même en été. C'est un simple subterfuge pour empêcher les camions de passer par le col.

C'est un peu ce que le canton d'Uri a voulu faire et je crois que l'on ne peut pas reprocher au gouvernement uranais d'avoir pris certaines positions.

Il faut donc tenir compte du fait que le paiement du transport par chemin de fer joue un rôle négatif envers les

camionneurs. Le subventionnement du transport des camions sur les trains peut paraître curieux à certains, mais nous l'avons accepté puisque le budget comprend une somme destinée au feroutage. De toute façon, le transport des marchandises par chemin de fer est subventionné à raison de 30 pour cent, puisque c'est la somme correspondante prélevée chaque année dans le budget pour rétablir les comptes des CFF.

Pourquoi alors ne pas subventionner plus largement le transport des camions sur nos chemins de fer et pouvoir ouvrir nos frontières à des véhicules plus lourds, à condition qu'ils soient chargés sur nos trains? Nous diminuerons la pollution, la surcharge de nos routes et nous ferons fonctionner les CFF.

N'oubliez pas qu'en dehors du Simplon et du Loetschberg existent encore le Simplon et la ligne du pied du Jura. On peut également passer par les cantons de Neuchâtel et de Vaud. A l'occasion, on peut même passer par Genève, parce qu'on rejoint une excellente ligne SNCF que le premier TGV entré en Suisse à emprunté et qui est une excellente voie de communication ferroviaire. Ne vous bloquez pas sur Chiasso et Bâle. En Suisse, il y a beaucoup de cantons qui sont prêts à accueillir du trafic par chemin de fer, y compris le Jura. C'est une demande réitérée que je présente ici.

Evidemment, en concentrant à certains endroits tout le trafic, on rend les gens nerveux et on les empêche d'accepter ce qui est nécessaire.

Il ne faut pas songer à plus de trafic routier sur le Gothard. Plus de camions sur le Gothard serait une erreur. La seule solution, c'est moins de camions sur le Gothard à condition qu'il n'y ait pas plus sur le San Bernardino, ni sur le col du Simplon. La vraie, l'unique, la bonne solution pour la Suisse, la plus écologique, c'est la mise à disposition des CFF pour le transport des poids lourds étrangers. Aujourd'hui, les discours n'étaient pas tellement encourageants. S'il faut véritablement douze mois pour acheter des wagons, alors Monsieur Schlumpf donnez des ordres immédiatement pour qu'on les achète. Je vous rappelle que, cette année encore, 400 millions de francs ne seront pas dépensés et s'ajouteront au milliard 700 millions, ce qui constituera une cagnotte – c'est de cette façon qu'on l'appelle lorsqu'on joue au yass – de 2,1 milliards de francs suisses de bon argent qui dort. L'industrie de construction de wagons ne vous demande qu'une chose: en fabriquer. Les cheminots ne vous demandent qu'une chose: faire rouler les trains. Les Suisses eux ne vous demandent qu'une chose: diminuer la pollution. Voilà le devoir des Chambres et du Conseil fédéral. L'occasion est inespérée, saisissez-la.

Piller: Ich habe eine Frage zur Sicherheit unserer Verkehrswege überhaupt. Ich war nicht nur betroffen über das Leid, das auf die Menschen in diesen Regionen hereingebrochen ist, sondern auch erstaunt über die Verletzlichkeit unserer Hauptverkehrswege. Die Frage stellt sich bei mir nach der Qualität der Bauarbeiten, die dort geleistet wurden. Wir bekamen in letzter Zeit einige Meldungen, die uns erschrecken müssen: da stürzt eine Decke von einem Schwimmbad herunter; da müssen Verkleidungen in einem Kongresshaus gesichert werden, weil sie sonst zu grossen Gefahrenherden werden; und nachdem ich diese Brücke, die abgesunken ist, im Fernsehen gesehen habe, stelle ich mir als Physiker die Frage: Wurde diese Brücke überhaupt so konstruiert, dass sie solchen Unwetterkatastrophen, die man einmal erwarten muss, standhält?

Ich möchte den Herrn Bundesrat dringend bitten, zu überprüfen, ob die Autobahnen wirklich nach den modernsten Erkenntnissen gebaut wurden, dass sie auch grossen Belastungen standhalten! Als ich das Fundament im Fernsehen sah, sagte ich mir: Da kann doch etwas nicht stimmen; so eine Planung ist Pfuscharbeit. Ich möchte nun hier nicht so brutal urteilen; es war mein erster Reflex. Ich möchte aber, dass die Landesregierung über das Bundesamt für Strassenbau eine Untersuchung einleitet, die feststellt, ob diese Brückenkonstruktion so geplant worden ist, dass sie nach unseren Vorstellungen genügend sicher gewesen wäre.

Unsere Bauwirtschaft hat gut verdient. Wir dürfen daher auch gute Arbeit von ihr erwarten. Schweizer Qualität zu Schweizer Preisen! Falls eine stark befahrene Brücke einmal zusammenstürzt – dann bitte, was gibt das für eine Katastrophe? Für mich ist die Frage nach der Sicherheit nach dieser Umweltkatastrophe eine Frage, die prioritär behandelt werden muss.

Es hat mich, Herr Bundesrat, erschüttert, als ich die Bilder gesehen habe, dass eine Brücke wie ein Zündholzschachtelbau in sich zusammensinkt – kann ich doch auf der anderen Seite römische Bauwerke besichtigen, die 2000 Jahre alt sind. Wenn man auf den Schweizer Autobahnen fährt, kann einem hier und da schon die Frage auftauchen: Wurde hier nicht sehr viel Pfuscharbeit geleistet, die heute nachträglich vom Steuerzahler und vom Automobilisten wieder berappt werden muss? Pfuscharbeit ruft meines Ermessens nach Untersuchung und nach Suchen der Schuldigen.

Arnold: Sie gestatten sicher dem Vertreter des Kantons Uri, der heute so häufig zitiert wurde, drei Bemerkungen.

1. Herr Bundesrat Schlumpf hat meine volle Unterstützung, mein volles Vertrauen und verdient auch unsern Dank.

2. Ich möchte alle Verkehrsteilnehmer bitten, ihre Ungeduld zu zügeln und bei den heutigen, beschränkten Strassenverhältnissen im Kanton Uri nicht aus lauter Ungeduld gefährliche Verkehrssituationen zu erzwingen. Wir hatten in den letzten Tagen einen Verkehrstoten, einen Unfall, der ganz ausgesprochen auf die unklaren Verkehrsverhältnisse bei Wassen zurückzuführen ist.

3. Die Lehre aus den heutigen Verhältnissen sollte sein: Es ist falsch, nur auf eine einzige Achse zu setzen, und es ist ebenso falsch, zu glauben, dass die Urner allen Verkehr am Gothard wollen. Das Gegenteil ist der Fall. Wir gönnen auch im Westen den Wallisern und dem Mont Blanc, aber auch im Osten den Glarnern und den Graubündnern etwas vom Verkehr.

Abzulehnen ist ein einziger Schwerverkehrskorridor von Norden nach Süden durch den Kanton Uri und das obere Tessin, und das aus Umweltschutzgründen, aber nicht zuletzt auch im Interesse des Verkehrs selber.

Bundesrat Schlumpf: Ich will so kurz wie möglich zu diesem recht reichen Bouquet, das Sie da unterbreitet haben, Stellung nehmen.

Ständerat Arnold, ich unterstütze uneingeschränkt, was Sie gesagt haben. Wir dürfen nicht aus Ungeduld zusätzliche Gefahren schaffen. Das, was wir jetzt in diesen vergangenen Wochen erfahren haben, bestätigt das.

Ich bin mit Ihnen auch der Meinung, es wäre nicht richtig, die N 2, also vor allem Reusstal–Leventina, einfach als Hauptkorridor für den Nord-Süd-Schwerverkehr über die Strasse zu betrachten. Ich teile insbesondere Ihre Beurteilung der Stimmung Ihrer eigenen Landsleute und möchte sagen: Ich könnte sie für meine engeren Landsleute fast gar übernehmen: Nicht nur die Urner, auch die Bündner wollen längst nicht mehr alles an Verkehr. Ich könnte mir vorstellen, dass sich mein Nachfolger bei der Exekution Ihres Beschlusses für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale etwa mit einer «Grosswetterlage» auseinandersetzen haben wird wie ich gegenwärtig im Zusammenhang mit den Neubaustrecken der «Bahn 2000».

Die Verzichtbereitschaft in diesem Bereich wächst in unserem Lande unerhört. Ueberall ist man mehr und mehr bereit, auf neue Infrastrukturen zu verzichten, nämlich dann, wenn man selbst gut genug angeschlossen ist und in einem erschlossenen Gebiet wohnt. Ich würde meinen, Ihre Beurteilung könnte eines Tages auch für andere Landesgegenden richtig sein. Ich hoffe aber, es komme nie soweit, dass die Bereitschaft, im nationalen Interesse notwendige Anlagen zu übernehmen – auch wenn die Bilanz an Aktiven und Passiven daraus vielleicht nicht eindeutig positiv ist –, eines Tages noch mehr schwindet. Sonst könnten wir dann vor schwierige Probleme gestellt werden, vor allem auch international.

Herr Ducret, als ich Sie reden hörte, habe ich mir notiert: So,

so. Wenn man in Genf so regiert, dass man sofort Waggon, diese Unterflurwagen, bestellen würde, weil die Lieferfrist bei Ihrer Werkstätte acht bis zwölf Monate beträgt, habe ich dazu gar nichts zu sagen. Aber eines sage ich: Bis zum 31. Dezember 1987 wird beim Bundesrat und in meinem Departement nicht so regiert. Ich beauftrage unseren SBB nicht heute und sofort, Waggon zu bestellen, von denen ich weiss, dass sie nach acht bis zwölf Monaten überhaupt nicht eingesetzt werden können. J'ai expliqué en long et en large que nous n'avons pas les capacités en ce qui concerne l'infrastructure, en particulier dans la vallée de la Reuss, d'augmenter en même temps le «Huckepack» à grande distance (frontière-frontière) et celui entre Altdorf et Biasca, par exemple. Mais vous avez exprimé vos regrets vu cette prise de position et la démarche des Chemins de fer fédéraux. C'est pourquoi j'ai noté ici «so, so»

Ich will Sie nicht länger damit aufhalten. Ich will Ihnen nur sagen: Wenn wir alles machen, was wir überhaupt machen können, um den Huckepackverkehr kurzfristig zu steigern, ob nun für Kurz- oder Langstrecken, dann kommen wir auf eine Kapazität von etwa 600 Camions pro Tag. Im Reusstal sind es etwa 1800 oder 2000 an den Wochentagen. Das ist die Grössenordnung. Wir können vom Huckepackverkehr nicht erwarten, dass er den Schwerverkehr von der Strasse wegzaubert, das sicher nicht. Wir können nur erwarten, dass eine Reduktion, vor allem eine Limitierung, erfolgt.

Zu den anderen Ausführungen von Ständerat Ducret in bezug auf Lötschberg oder Simplon und auch Jura, und zu den Ausführungen, die von Ständerat Hefti und vor allem von Ständerat Lauber in bezug auf andere Varianten gemacht wurden: Wir können nicht einfach alles machen; wir müssen Prioritäten setzen. Wir können kurzfristig die Huckepackkapazität des Gotthards erhöhen. Aber wir können nicht jetzt daran gehen, auch noch die Lötschberg-Simplon- oder Simplon-Strecke auf Huckepack auszubauen, im Vorfeld des von Ihnen zu treffenden Entscheides für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale.

Es geht nicht, dass wir für weitere 10, 12, vielleicht 15 Milliarden Franken eine neue Eisenbahn-Alpentransversale bauen. 7,5 Milliarden Franken haben wir für die «Bahn 2000» eingesetzt. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes macht auch noch etwa 15 Milliarden aus. Das gibt also ausserordentliche Verkehrsausgaben – neben den ordentlichen – in der Grössenordnung von insgesamt etwa 40 Milliarden Franken innerhalb von etwa 10 bis 15 Jahren. Da sollen mir einmal die Finanzpolitiker in diesem Rate sagen, wie sie sich die Finanzierung innerhalb dieser Periode vorstellen.

Wir können nicht derartige Aufwendungen ungefähr gleichzeitig vorsehen. Es muss Ordnung herrschen. Je nach Variante für die neue Eisenbahn-Alpentransversale, Ständerat Lauber, wird sich die Frage stellen, ob nicht beispielsweise für den Huckepackverkehr weniger der Lötschberg, aber der Simplon für eine Verbindung Genfersee–Wallis und gleichzeitig im Hinblick auf die TGV-Anliegen ausgebaut werden könnte. Aber bei den Prioritäten muss auf Ordnung gehalten werden.

Ständerat Masoni, die Eingabe der Regierung des Kantons Tessin unterstützt uns in dem, was wir machen: Huckepack von Grenze zu Grenze. Das haben verschiedene Votanten gesagt. Das ist auch umwelt- und energiemässig richtig. Momentan zwar wäre eine Kurzstreckenlösung, nur gerade um die Situation im Reusstal etwas zu entlasten, richtig. Das wäre allenfalls auch praktikabel, aber sie steht in Konflikt mit den Kapazitäten für den Langstrecken-Huckepack, und den müssen wir vorantreiben. Das tun wir, wir sind startbereit. Wir müssen nur mit Italien in der anderen Frage des Schwerverkehrs zu einer entsprechenden Lösung kommen.

Ständerat Hefti, noch einmal zu Ihrem Anliegen Arth–Goldsau–Linthal–Trun–Biasca: Ich will Ihnen sagen, was ich mir notierte: «Hors d'oeuvres riches et variés». Jetzt haben wir vier Varianten in Prüfung. Dabei ist die Variante Ypsilon, dazu Lötschbergbasis, Gotthard, Splügen. Wir sind in einer Spätphase dieser Arbeiten. Wenn wir weitere Varianten einbeziehen, bevor wir die Vorlage zum Entscheid bringen – es muss entschieden werden, über was der Baubeschluss und

der Finanzierungsbeschluss gefasst werden sollen –, besteht die Gefahr, dass es aus Gründen zusätzlicher Abklärungen zur Verzögerung käme, so dass wir letztlich europäisch mit leeren Händen dastehen würden. Wir wären nicht in der Lage, in der Verkehrspolitik unsere Solidarität mit Europa zu beweisen. Damit wir diesen Beweis wirklich erbringen können, brauchen wir eine neue Eisenbahn-Alpentransversale! Zum Terminal Chiasso, wie auch Ständerat Cavelty ausgeführt hat: Die Frage, wo die Terminals sein sollen, wird mit aller Sorgfalt geprüft.

Zu Ständerat Jelmini: Il problema dell'economia, particolarmente nel Ticino, e il problema dei camionisti indipendenti è senz'altro una preoccupazione per il Consiglio federale.

La politica che noi seguiamo adesso, e già da lungo tempo, si basa anche su questo problema economico. Con questa politica offensiva, costruttiva, solidale con l'Italia e gli altri Paesi dell'Europa, vogliamo evitare contromisure, che sarebbero un grande problema, particolarmente per l'economia del vostro cantone.

Vogliamo dunque quella politica, ma evitare discriminazioni che porrebbero un grande problema economico per il Ticino e per altre regioni del nostro Paese.

Und ein letztes, Ständerat Piller: Beim Reusstal haben nicht einmal die Römer standgehalten – es wurde leider auch eine römische Brücke weggerissen, nur war sie älter als die anderen. Die Frage, ob technisch alle Sorgfalt aufgewendet wurde, wird unabhängig davon im Zusammenhang mit dem Problem Elmenrütli, das seit einiger Zeit pendent ist, geprüft. Ich glaube nicht, dass man «Pfuscharbeit» vermuten kann. Es wurde sicher alle Sorgfalt aufgewendet. In den sechziger Jahren vertrat man aber den Standpunkt, man dürfe keine Brücken für die Ewigkeit errichten, sondern es müsse einfacher und billiger gebaut werden. Ich war damals selbst Parlamentarier: In dieser Zeit haben die Ingenieure und die Unternehmungen den Auftrag gehabt, etwas einfacher, mit weniger grossen «Margen» zu bauen. Die Brücke Elmenrütli ist ein Produkt dieser Zeit. Insgesamt wurde aber sicher bautechnisch richtig und mit aller Sorgfalt gearbeitet.

Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen, und um unsere Dispositionen (wegen des Erneuerungsbedarfes) abzuklären, ist das wichtig. Der Erneuerungsbedarf nimmt ohnehin zu. Wenn man davon ausgehen müsste, es seien viele Bauwerke kurzfristig zu ersetzen, wäre die ganze Finanzplanung auf diesem Gebiet umzugestalten.

Damit glaube ich, die Fragen beantwortet zu haben.

Hefti: Bevor der Herr Bundesrat *ex tempore* eine Bemerkung niederschreibt, sollte er die Sache vielleicht doch noch etwas überdenken.

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

Dringliche Interpellation Cavelty Huckepackverbindungen Uri-Tessin

Interpellation urgente Cavelty Allègement du trafic au San Bernardino par une liaison Uri-Tessin par ferroutage

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.548
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1987 - 10:00
Date	
Data	
Seite	487-494
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 906