

94.3407

Postulat Büttiker

Internationalisierung des Güterverkehrs

Traffic marchandises. Internationalisation

Wortlaut des Postulates vom 5. Oktober 1994

Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB und grössere Privatbahnen zu veranlassen für den Güterverkehr und den kombinierten Verkehr den Anschluss an bestehende «internationale Gruppierungen» im Sinne der EG-Richtlinie 91/440 anzustreben und selbst die Initiative für die Gründung solcher Gruppierungen zu ergreifen.

Texte du postulat du 5 octobre 1994

J'invite le Conseil fédéral à engager les CFF et les grandes compagnies de chemin de fer privées du pays à demander à faire partie, pour le trafic marchandises et le trafic combiné, des «regroupements internationaux» tels qu'ils sont définis par la directive CE 91/440 ou encore à prendre l'initiative de créer de tels regroupements.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Loretan, Rhinow (3)

Büttiker Rolf (R, SO): Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB und grössere Privatbahnen zu veranlassen, für den Güterverkehr und den kombinierten Verkehr den Anschluss an bestehende «internationale Gruppierungen» im Sinne der EG-Richtlinie 91/440 anzuhalten und selbst die Initiative für die Gründung solcher Gruppierungen zu ergreifen!

Der europäische Eisenbahngüterverkehr weist – verglichen mit demjenigen der völlig privatwirtschaftlich organisierten Bahnen der USA – einen wesentlich höheren Anteil am Gesamtgüterverkehr aus. Die Produktivität der Bahnen ist aber in den USA um ein Vielfaches grösser als in Europa und der Schweiz. Der Güterverkehr der europäischen Bahnen benötigt staatliche Subventionen, derjenige der amerikanischen Bahnen wirft Gewinne ab, dies, obschon der Treibstoff für Lastwagen in den USA viel billiger ist als in Europa.

Die europäischen Bahnen versuchen zwar, im Rahmen der UIC Verbesserungen und Rationalisierungen beim Güterverkehr im grenzüberschreitenden Betriebsablauf zu erreichen. Die effektive Durchführung liegt aber bei den einzelnen Bahnverwaltungen, und diese werden durch politische Einflüsse oft daran gehindert, wirkliche Verbesserungen durchzusetzen.

Eine wirklich effiziente Organisation kann auf europäischer Ebene nur von einer privatwirtschaftlichen, internationalen Gruppierung verschiedener Bahnen erwartet werden, wobei die Bahnen gewisse Aufgaben im grenzüberschreitenden Güterverkehr an diese Gruppierung übertragen.

Gemäss der EG-Richtlinie vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440) haben «internationale Gruppierungen» freien Zugang zu allen Bahnnetzen der EU- und EWR-Staaten. Wieweit die Bahnen den Güterverkehr durch «internationale Gruppierungen» erbringen lassen, muss noch abgeklärt werden. Eine Minimallösung könnte darin bestehen, dass die «internationale Gruppierung» die Acquisition besorgt, die Güterwagen bereitstellt und laufend deren Standort verfolgt. Es ist aber auch denkbar, dass sie mit eigenen Lokomotiven und eigenem Personal die Züge vom Absender bis zum Empfänger fährt. Eventuell könnte auch das Rangieren zum Teil der «internationalen Gruppierung» übertragen werden.

Die schweizerischen Bahnen haben mit fast 72 Prozent Anteil am internationalen Güterverkehr – Anteil am Gesamtverkehr der einzelnen Bahnen – im internationalen Vergleich den grössten Anteil. Sie haben deshalb auch das grösste Interesse an einer Produktivitätssteigerung bei diesem Verkehr.

In diesem Sinn bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen, und ich wäre glücklich, wenn ich nach der «Bahn 2000»-Auseinan-

dersetzung in diesem Jahr mit Herrn Bundesrat Ogi auch noch einmal einig würde.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich bedaure, dass Herr Büttiker die Diskussion um die «Bahn 2000» noch nicht vergessen hat. Ich habe alles Böse, das er gesagt hat, selbstverständlich vergessen und möchte sagen, dass wir bereit sind, dieses Postulat entgegenzunehmen.

Wir nehmen es entgegen, weil wir auch der Meinung sind, dass die EG- bzw. EU-Richtlinie in Bezug auf die Zulassung Dritter auf den Eisenbahnlinien und den internationalen Eisenbahnnetzen auch von den Schweizerischen Bundesbahnen begrüsst und getragen wird. Diese EU-Richtlinie ist auch für uns interessant, vor allem für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Es ist interessant, dass wir bei den ersten Gesprächen mit den Deutschen, den Franzosen und den Italienern auf Verständnis gestossen sind, und es ist interessant, hier anzumerken, dass auch vereinzelte Privatbahnen an dieser Entwicklung interessiert sind, wie sie durch das Postulat vorgeschlagen wird.

Wir sehen demnach vor, diese Problematik, Herr Büttiker, unter dem Stichwort «free access» – um es auf gut Deutsch zu sagen – im Rahmen des politischen Leitbildes der SBB vertieft zu diskutieren. Der «free access» ist im übrigen nicht nur im internationalen, sondern auch im nationalen Schienenverkehr ein wichtiges Thema.

Der Bundesrat unterstützt deshalb die Zielsetzung des Postulates und ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Damit hoffe ich, Herrn Büttiker am Ende des Jahres 1994 eine Freude zu bereiten, so dass er die Diskussion über die «Bahn 2000» vergessen kann.

Überwiesen – Transmis

94.3345

Interpellation Bloetzer

Alpentransitachse Lötschberg-Simplon

Axe de transit Loetschberg-Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1994

Bereits im Frühsommer vergangenen Jahres hat die Forderung von Bundesrat Stich, welche darin besteht, auf den Lötschberg-Basistunnel zu verzichten, in breiten Kreisen der Bevölkerung Besorgnis und Unruhe ausgelöst und zu entsprechenden Vorstössen im Parlament geführt. In Beantwortung dieser Vorstösse hat der Bundesrat unmissverständlich dargelegt, dass der Lötschberg-Basistunnel und die Gotthard-Basislinie nicht getrennte Projekte, sondern zwei sich gegenseitig ergänzende Teile eines integralen Konzeptes darstellen, dies sowohl technisch wie auch in Bezug auf die Finanzierung, und dass damit der Verzicht auf einen Basistunnel das gesamte Konzept in Frage stellen würde. Die Antwort des Bundesrates war klar: Auf den Lötschberg-Basistunnel kann nicht verzichtet werden.

Wenn nun in diesem Sommer Bundesrat Stich trotz der letztjährigen eindeutigen Antwort des Bundesrates erneut öffentlich zum Verzicht auf den Bau des Lötschberg-Basistunnels aufrief, so hat dies nicht nur in weiten Kreisen im In- und Ausland Unruhe und Verunsicherung bewirkt, sondern in der Westschweiz einen wahren Schock und eine Welle von Unmut ausgelöst.

Aufgrund dieser Sachlage wird der Bundesrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass solche Äusserungen, welche die Entscheide des Volkes, des Parlamentes und des Bundesrates missachten, die Glaubwürdigkeit und die Verlässlichkeit der Schweiz als Partner in Frage stellen und deshalb in Zukunft zu vermeiden sind?

2. Kann der Bundesrat erneut bestätigen, dass er gewillt ist, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, d. h. auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und sobald als möglich zu realisieren, so, wie dies vom Parlament und vom Volke beschlossen wurde?

Texte de l'interpellation du 20 septembre 1994

Au début de l'été de l'an dernier déjà, les déclarations de M. Stich, conseiller fédéral, demandant que l'on renonce au tunnel de base du Loetschberg ont déjà suscité de l'inquiétude dans de larges couches de la population et donné lieu à des interventions parlementaires. En réponse à celles-ci, le Conseil fédéral avait clairement affirmé que le tunnel de base du Loetschberg et la ligne de base du Gothard ne constituaient pas des projets séparés, mais deux volets complémentaires d'un projet global, tant sur le plan technique qu'en ce qui concerne le financement. Ainsi, l'abandon d'un tunnel de base remettrait en cause la totalité du projet. La réponse du Conseil fédéral était claire et nette: pas question de renoncer au tunnel de base du Loetschberg.

Or au début de cet été, et malgré les fermes déclarations faites par le Conseil fédéral l'an dernier, M. Stich, conseiller fédéral, a de nouveau appelé publiquement à l'abandon du tunnel de base du Loetschberg, ce qui a causé non seulement l'anxiété de nombreux milieux, tant dans le pays qu'à l'extérieur, mais a provoqué un véritable choc et une vague d'indignation en Suisse occidentale.

Cela étant, le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il aussi d'avis que de tels propos, prononcés au mépris des décisions du peuple, du Parlement et du Conseil fédéral lui-même, compromettent la crédibilité et la fiabilité de la Suisse en tant que partenaire, et qu'ils doivent donc être évités à l'avenir?
2. Le gouvernement peut-il réaffirmer sa volonté de réaliser dans les meilleurs délais le projet prévu par l'arrêté sur le transit alpin dans tous ses éléments essentiels, donc y compris le tunnel de base du Loetschberg, conformément aux décisions du peuple et du Parlement?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Cavadini Jean, Cottier, Coutau, Daniöth, Delalay, Flückiger, Huber, Loretan, Raymond, Rhyner, Roth, Schallberger, Zimmerli (14)

Bloetzer Peter (C, VS): Bereits im vergangenen Jahr hatte die öffentliche Aufforderung von Herrn Bundesrat Stich, auf den Lötschberg-Basistunnel zu verzichten, in breiten Kreisen der Bevölkerung Unruhe ausgelöst und zu parlamentarischen Interventionen geführt. Die entsprechende Antwort des Bundesrates war eindeutig und klar: Auf den Lötschberg-Basistunnel kann nicht verzichtet werden. Trotz der letztjährigen eindeutigen Antwort des Bundesrates hat Herr Bundesrat Stich, diesmal als Bundespräsident, in diesem Sommer erneut öffentlich den Verzicht auf den Lötschberg-Basistunnel gefordert. Dies hat in weiten Kreisen im In- und Ausland Verunsicherung bewirkt und in der Westschweiz gar eine wahre Welle des Unmuts ausgelöst.

Aufgrund dieser Sachlage haben wir den Bundesrat in einer Interpellation um Beantwortung von zwei Fragen ersucht.

1. Teilt der Bundesrat unsere Auffassung, wonach solche Aktionen wie das «Sommertheater», welche die Entscheide des Volkes, des Parlamentes und des Bundesrates missachten, in Zukunft tunlichst zu unterlassen sind? Es geht dabei um nichts anderes als um die Glaubwürdigkeit der Schweiz als verlässliche Partnerin auf internationalem Parkett.
2. Bei der Umsetzung des Alpentransit-Beschlusses geht es sowohl um verkehrspolitische und innenpolitische als auch um aussenpolitische und völkerrechtliche Aspekte. Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), welcher von Volk und Ständen mit klarem Mehr angenommen wurde, umfasst ein Gesamtsystem mit zwei Transitachsen, den beiden Achsen, Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die beiden Eisenbahn-Alpentransversalen sollen den Güter- und Reisetransit durch die Schweiz erleichtern und den

Anschluss unseres Landes und seiner Regionen, insbesondere auch der Westschweiz, an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz sicherstellen.

Das Alpentransitprojekt erfüllt aber auch die Aufgabe, die Randkantone Tessin und Wallis besser an das schweizerische Mittelland anzuschliessen. Zudem übernimmt die Alpentransitachse Lötschberg-Simplon noch eine dritte Funktion, und zwar diejenige der Verbindung der Nationalstrassen N 6 im Kanton Bern und N 9 im Rhonetal.

Der Lötschberg-Basistunnel hat damit eine Nationalstrassenfunktion, welche durch Treibstoffzolleinnahmen finanziert wird. Den Bau der Lötschberg-Simplon-Achse in einer zweiten Etappe zu realisieren würde dem verkehrspolitischen Ziel des Alpentransit zuwiderlaufen. Es wäre aber auch staatspolitisch in keiner Weise vertretbar, die Westschweiz, welche den Alpentransit-Beschluss massiv unterstützt hat, hintanzusetzen. Aber auch aus aussenpolitischer und völkerrechtlicher Sicht ist ein Verzicht oder ein Hinausschieben eines der beiden Basistunnel in keiner Weise zu verantworten. Im Transitabkommen mit der EU verpflichtet sich die Schweiz, die beiden Achsen als Rückgrat des schweizerischen Schienennetzes der Zukunft zu bauen und die ersten Abschnitte des modernisierten Transitnetzes im Jahr 2005 dem Verkehr zu übergeben.

Die Glaubwürdigkeit der Schweiz als Verhandlungspartnerin der EU ist durch den Volksentscheid vom 6. Dezember 1992 über den EWR und den Volksentscheid zur Alpen-Initiative bereits erheblich in Frage gestellt worden. Immerhin konnten wir die Entwicklung der Lage dahin gehend erklären, dass es sich um Volksentscheide und nicht um Kehrtwendungen von Bundesrat und Parlament handle.

Anders aber hier, bei diesem «Sommertheater», wo ein Regierungsmitglied – gar der amtierende Bundespräsident – ohne wesentliche Änderung der Grundlagen von der Erfüllung eines internationalen Abkommens absehen will, welches durch einen Volksentscheid abgestützt ist. Wo bleibt da die Glaubwürdigkeit, auf die wir in den sehr harten bilateralen Verhandlungen, die wir in dieser Woche begonnen haben, dringend angewiesen sind? Bei allem Verständnis für die finanzpolitischen Motive, von denen sich der Vorsteher des Finanzdepartementes wohl leiten liess: Solche Aktionen sind in keiner Weise geeignet, die Interessen unseres Landes zu fördern, auch dann nicht, wenn sie finanzpolitisch besser fundiert wären als in diesem Falle. Anerkennend ist dagegen die Haltung von Bundesrat Ogi als Vorsteher des EVED zu erwähnen, der sich geweigert hat, an diesem «Sommertheater» als weiterer Akteur aufzutreten.

Mit der zweiten Frage in der Interpellation haben wir den Bundesrat ersucht, erneut zu bestätigen, dass er gewillt ist, den Alpentransit-Beschluss so zu realisieren, wie dies vom Parlament und vom Volk beschlossen wurde, und damit das Transitabkommen mit der EU sowohl in bezug auf das Konzept als auch auf den zeitlichen Rahmen einzuhalten. Mit grossem Interesse haben wir in den letzten Tagen die umfassende Information des Bundesamtes für Verkehr (BAV) in dieser Sache zur Kenntnis genommen. Gemäss dieser Information hat Bundesrat Ogi den Gesamtbundesrat dahin gehend orientiert, dass das EVED das Neat-Projekt unverändert als Gesamtsystem vorantreibe und eine Etappierung der Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg weiterhin keine vom BAV ins Auge gefasste Option sei. Wir sind dem Bundesrat dankbar, wenn er auch hier im Parlament bestätigt, dass er gewillt ist, das Transitabkommen mit der EU einzuhalten und die Neat als Gesamtsystem umzusetzen, wie dies vom Volk mit Zweidrittelmehrheit beschlossen wurde. Eine solche Bestätigung seines bundesrätlichen Willens würde an der innenpolitischen Front beruhigend wirken und andererseits – darauf sind wir besonders angewiesen – unsere Glaubwürdigkeit als internationaler Vertragspartner stärken.

Ogi Adolf, Bundesrat: Bundespräsident Otto Stich hat an der Sitzung vom 17. August 1994 den Bundesrat über die Hintergründe seiner öffentlichen Stellungnahme zur Neat informiert. Sie war im Zusammenhang mit einer Frage eines Westschweizer Journalisten zur Bedeutung des Lötschbergs für die Romandie erfolgt; diese Bedeutung schätzte der Bundespräsi-

dent als gering ein. Der Bundesrat nahm von den Erklärungen des Bundespräsidenten Kenntnis und stellte fest, dass sie in der Öffentlichkeit eine gewisse Verwirrung und Unsicherheit ausgelöst hatten.

Der Bundesrat unterstreicht, dass er an seinen Beschlüssen zur Verwirklichung des Neat-Projektes festhält, wie es vom Parlament und vom Volk gutgeheissen worden ist. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wurde beauftragt, die Arbeiten im vorgesehenen Rahmen weiterzuführen.

Der Bundesrat wird sich erst wieder mit der Frage der Etappierung befassen, wenn ihm das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Anfang 1995 die Vorprojekte für den Bau der Gotthard- und der Lötschbergachse zur Genehmigung unterbreiten wird. Dies wird Gelegenheit bieten, über alle Aspekte des Vorprojektes zu sprechen.

Das Bundesamt für Verkehr hat letzte Woche seine Absichten für die Erarbeitung dieser Vorprojekte dargelegt. Einziges Ziel der Information der Öffentlichkeit durch das BAV war, Transparenz zu schaffen und Indiskretionen vorzubeugen. Schliesslich muss mit fünf Kantonen, zwei Bahnen, nämlich BLS und SBB, und einigen Bundesämtern nun intensiv der Vorprojektentscheid zuhanden des Bundesrates vorbereitet werden. 1995 wird der Verpflichtungskredit für den Bau beantragt werden. Das Parlament, also Sie, werden bei dieser Gelegenheit die Möglichkeit haben, sich zum Neat-Konzept zu äussern.

Nochmals: Der Bundesrat hat seit der Volksabstimmung im September 1992 schon 40 parlamentarische Vorstösse zur Neat beantwortet; das EVED, mein Departement, hat zudem viele Studien zuhanden der verschiedenen parlamentarischen Kommissionen erarbeitet, und der Auftrag des Parlamentes wurde immer wieder bestätigt und kann deshalb nicht korrigiert werden. Er gilt für uns nach wie vor.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort befriedigt.

Sammeltitel – Titre collectif

Bundesfinanzen 1995

Finances fédérales 1995

94.090

Dringliche Entlastungen im Voranschlag 1995

Mesures urgentes d'assainissement au budget 1995

Différences – Divergences

Siehe Seite 1211 hiervor – Voir page 1211 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 12. Dezember 1994
Décision du Conseil national du 12 décembre 1994

A. Bundesbeschluss über Sanierungsmassnahmen in der Arbeitslosenversicherung

A. Arrêté fédéral sur les mesures d'assainissement concernant l'assurance-chômage

Art. 4 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Delalay Edouard (C, VS), rapporteur: Les mesures urgentes visant à alléger les finances de la Confédération ont été très bien accueillies par le Parlement. Il en résulte que les arrêtés fédéraux B et C ont été adoptés par les deux Conseils lors de leur première présentation.

L'arrêté D, relatif aux mesures d'économie dans le domaine de l'assurance-maladie, ne nous a pas été présenté par le Conseil fédéral, mais il a été conçu par la commission du Conseil national. Nous avons décidé de ne pas entrer en matière sur cet arrêté D, et le Conseil national, hier soir, a décidé d'y renoncer, adhérant ainsi à nos vues.

Les arrêtés B et C sont donc acceptés aujourd'hui par les deux Conseils tels qu'ils ressortent du projet du Conseil fédéral. Le Conseil national a renoncé à l'arrêté D sur lequel nous ne sommes pas entrés en matière.

Reste donc l'arrêté A sur les mesures d'assainissement concernant l'assurance-chômage. Nous avons, à ce sujet, trois divergences. La première porte sur l'article 4 alinéa 2, en ce qui concerne l'obligation d'affecter un tiers des cotisations de l'assurance-chômage, dès le 1er janvier 1996, à l'amortissement des dettes du fonds de compensation.

La deuxième porte sur l'article 18 alinéa 1ter, qui introduit dans la décision du Conseil national une exception au délai de carence pour les personnes dont le gain assuré ne dépasse pas 3000 francs par mois.

La troisième divergence porte sur les articles 76, 85b, 85c et 92, où le Conseil national veut introduire, dans l'arrêté fédéral urgent, la création des offices régionaux de placement et des commissions tripartites ainsi que la prise en charge des frais par le fonds de compensation.

Je vous propose de passer à la première divergence portant sur l'article 4 alinéa 2 de l'arrêté fédéral urgent. La Commission des finances vous propose ici d'adhérer à la décision du Conseil national. Cette disposition a été votée par le Conseil national d'une façon tout à fait significative: lors d'un premier vote, par 135 voix contre 9, et lors d'un deuxième vote, hier, par 115 voix contre 7. Le texte décidé par le Conseil national à l'alinéa 2 est celui-ci: «Au besoin, le Conseil fédéral peut réduire ou augmenter le taux de cotisation, qui ne saurait toutefois excéder 3 pour cent. A partir du 1er janvier 1996, la part du taux de cotisation excédant 2 pour cent du salaire doit être affectée à l'amortissement des dettes du fonds de compensation échues jusqu'au 31 décembre 1995, intérêts compris.» La divergence porte donc sur la volonté exprimée par le Conseil national d'affecter le tiers des cotisations à partir du début de l'année 1996 à l'amortissement des dettes du fonds de compensation.

La Commission des finances vous propose d'adhérer à la décision du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Art. 18 Abs. 1ter

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 18 al. 1ter

Proposition de la commission

Maintenir

Delalay Edouard (C, VS), rapporteur: A l'article 18 alinéa 1ter, la Commission des finances vous propose, par 7 voix contre 4, de maintenir notre première décision consistant à ne pas introduire une exception au délai de carence de cinq jours qui figure à l'article 18 alinéa 1bis.

Le Conseil national a introduit une exception à ce délai de carence, et le texte qu'il a retenu est le suivant: «Le délai d'attente ne s'applique pas aux personnes dont le gain assuré ne dépasse pas 3000 francs par mois. Cette limite est augmentée de 500 francs par enfant donnant droit à des allocations pour enfant ou de formation professionnelle.» L'idée du Conseil na-

Interpellation Bloetzer Alpentransitachse Lötschberg-Simplon

Interpellation Bloetzer Axe de transit Loetschberg-Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3345
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1289-1291
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 168

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.