

## 05.3388

**Motion Giezendanner Ulrich.  
Zulassung  
von privaten Unternehmungen  
für die ADR-Prüfung  
von Tankcontainern, IBC  
und Tankfahrzeugen**

**Motion Giezendanner Ulrich.  
Contrôle ADR des citernes,  
des grands récipients pour vrac  
et des camions-citerne.**

**Agrement  
d'entreprises privées**

Einreichungsdatum 16.06.05  
Date de dépôt 16.06.05  
Nationalrat/Conseil national 07.10.05  
Bericht KVF-SR 03.02.06  
Rapport CTT-CE 03.02.06  
Ständerat/Conseil des Etats 16.03.06

**Präsident** (Büttiker Rolf, Präsident): Der Nationalrat hat die Motion am 7. Oktober 2005 einstimmig angenommen. Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Sie beantragt einstimmig, die Motion anzunehmen. Der Bundesrat beantragt ebenfalls die Annahme der Motion.

**Pfisterer** Thomas (RL, AG), für die Kommission: Mit der Motion will man die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse so abändern, dass neben dem Eidgenössischen Gefahrgutinspektorat auch private Unternehmen zur Prüfung von Gefahrgutbehältern zugelassen werden. Das Anliegen ist nach Meinung der Kommission begründet. In Artikel 25 Absatz 3 dieser Verordnung ist heute das Eidgenössische Gefahrgutinspektorat eingesetzt. Hier kann tatsächlich im Sinne der Motion geöffnet werden. Wenn Sie weitere Auskünfte verlangen, bin ich gerne bereit, sie zu liefern.

Angenommen – Adopté

## 05.3845

**Motion Gentil Pierre-Alain.  
Für Güter die Bahn**

**Motion Gentil Pierre-Alain.  
Pour les marchandises le rail**

Einreichungsdatum 15.12.05  
Date de dépôt 15.12.05  
Ständerat/Conseil des Etats 16.03.06

**Präsident** (Büttiker Rolf, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Gentil** Pierre-Alain (S, JU): J'ai déposé cette motion pour essayer de dissiper une ambiguïté qui est apparue notamment lors de la session d'hiver 2005, lorsque nous avons discuté du trafic de marchandises par le rail et de la politique de CFF Cargo.

Cette ambiguïté provient, à mon avis, de la situation suivante. En matière de transit des marchandises, la situation dans notre pays est claire, il y a un mandat constitutionnel qui est donné et qui est en passe d'être respecté: les modalités du transfert du trafic marchandises au rail sont réglées autant que faire se peut. Par contre, pour le trafic intérieur,

les choses sont moins claires, ce que le Conseil fédéral reconnaît d'ailleurs dans sa réponse.

Ma motion a pour but de demander l'élaboration d'une base légale qui clarifie la situation.

Je pense que tout le monde est d'accord pour considérer qu'il y a deux extrêmes qu'il convient d'éviter et que personne ne défend. Un des extrêmes serait d'implanter une gare marchandises devant chaque maison ou devant chaque entreprise de ce pays et, évidemment, même les plus chauds partisans du rail ne défendent pas une telle solution. L'autre extrême serait de dire que les pouvoirs publics peuvent se désintéresser du transport des marchandises parce que le marché est tout à fait capable de réguler seul ce genre de problème et qu'il n'y a donc pas lieu d'intervenir. Je pense que personne non plus ne soutient cette solution.

Nous savons tous que d'autres éléments que ceux que le marché prend en compte doivent être mis dans la balance dans cette affaire. Nous avons déjà toute une série de mesures, ne serait-ce que l'interdiction du trafic des poids lourds pendant la nuit, qui ont été prises en rupture avec la seule logique du marché pour garantir certains principes de fonctionnement.

Entre ces deux extrêmes que personne ne défend, il y a une sorte de zone grise qui est préjudiciable à tout le monde. Du côté du principal transporteur de marchandises par le rail, les CFF, il y a le constat suivant qui a été répété par ses dirigeants: les CFF ont le mandat d'équilibrer leurs comptes. Ils doivent tenir compte des possibilités qui sont les leurs, et donc prendre toutes les mesures nécessaires pour équilibrer leurs comptes, le cas échéant en supprimant un certain nombre de prestations et d'emplois.

Il semble difficile que les CFF puissent équilibrer leurs comptes à court et à moyen terme, si les pouvoirs publics ne prennent pas des mesures complémentaires. Si la Confédération n'en prend pas, on peut légitimement craindre que les clients du rail – aujourd'hui insécurisés par des perspectives peu claires – changent leur stratégie et décident de passer au transport des marchandises par la route, non pas parce que c'est la solution qu'ils préfèrent ou qui les avantage, mais simplement parce qu'ils réfléchissent à moyen et à long terme. En l'absence d'une politique claire de la Confédération, ils estiment qu'il n'est pas raisonnable d'investir dans le transport par le rail, puisque de cas en cas, d'année en année, les CFF peuvent reconstruire leur politique et leur pratique vis-à-vis de leur clientèle, comme ils l'ont d'ailleurs déjà fait l'année dernière.

Enfin, il est tout de même un peu paradoxal que la Confédération s'engage avec détermination et vigueur, sur la base d'un mandat populaire, dans le domaine du transfert modal en matière de transit des marchandises et qu'elle ne le fasse pas ou avec une intensité beaucoup moins importante pour le trafic intérieur de marchandises.

Il est vrai – le Conseil fédéral le rappelle dans sa réponse – que, ponctuellement, il travaille à l'amélioration des conditions-cadres pour le transport des marchandises en trafic intérieur, mais il le fait précisément de manière ponctuelle. Cela manque de vue d'ensemble, cela manque de continuité, c'est la raison pour laquelle il me semble qu'une base légale serait nécessaire.

De plus, j'expose une réflexion à l'intention de celles et ceux qui craignent que la Confédération prenne des mesures excessives, d'une très grande ampleur, qui constituerait une distorsion extrême de la concurrence en faveur du rail et au détriment de la route. Je pars de l'idée que l'adoption du texte de ma motion ne constitue pas un risque excessif pour celles et ceux qui sont attachés à la qualité du transport des marchandises par la route. D'une part, l'élaboration d'une législation permettrait précisément une discussion sur l'ampleur des efforts que les pouvoirs publics devraient consentir en faveur du rail. D'autre part, des expériences récentes, qui sont saluées par tout le monde, démontrent que les possibilités de collaboration intelligente et de synergies entre le rail et la route en trafic intérieur sont loin d'être épuisées. Il y a là certainement des possibilités d'encourager ou de poursuivre une collaboration intelligente.

Chacun sait et se rend compte qu'il est impossible et qu'il n'est pas souhaitable d'installer une gare de marchandises devant tous les immeubles du pays. Chacun devrait se rendre compte aussi que, sans intervention claire et sans politique définie à moyen et à long terme par la Confédération, il y a des risques que le marché seul régule le trafic des marchandises dans notre pays, ce qui irait à l'encontre de certaines valeurs que nous défendons dans d'autres débats, soit la qualité de la vie, la nécessité de disposer d'un réseau routier qui ne soit pas encombré par des charges inutiles, et la rationalité de l'économie à moyen terme.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de soutenir cette motion.

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI): Angesichts des Umstandes, dass ich den Strassentransport repräsentiere, ist es unausweichlich, dass ich zu dieser Motion das Wort ergreife.

Hätte Herr Gentil in seiner Motion formuliert, was er jetzt dargelegt hat, hätte ich unter Umständen schweigen können. Wenn er effektiv nichts anderes will als eine gesetzliche Grundlage, welche den Modalsplit im Binnenverkehr definiert, dann hätte man ohne weiteres darüber sprechen können. Aber er will mehr. Er will die Verlagerung der Güter auf die Schiene im Binnenverkehr flächendeckend gewährleisten, das heisst so, wie es da steht: Es gibt auch im Binnenverkehr keine Strassengütertransporte mehr. Das ist der Text, wie er uns vorgelegt wurde.

Ich bin daher aus zwei Gründen gegen die Annahme der Motion und danke dem Bundesrat für den Antrag auf Ablehnung.

Zunächst einmal gibt es einen rein juristischen Grund: Wir haben in Artikel 84 Absatz 2 unserer Bundesverfassung einen Verlagerungsauftrag. Er lautet wie folgt: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Ich frage mich als Jurist ernsthaft, ob der Bund, nachdem diese explizite Norm so und nicht anders in der Verfassung steht, die Kompetenz hätte, über diese Verfassungsbestimmung hinaus noch Verlagerungsveranstaltungen im Inland ohne explizite zusätzliche Verfassungsgrundlage zu machen. Das ist eine Frage, die für mich mindestens einer ausgedehnten und tiefgreifenden Untersuchung wert wäre. Auf alle Fälle muss ich Ihnen deutlich sagen, dass der jetzige Verfassungsauftrag – und nur über den hat das Volk ja im Bereich der Verlagerung abgestimmt – nur den Gütertransit von Grenze zu Grenze betrifft, nicht den Binnenverkehr. Wenn man also eine Veranstaltung machen wollte, dann wäre es eine Motion auf Änderung oder Ergänzung der Bundesverfassung. Eine solche liegt nicht vor.

Weiter: Ich begreife Herrn Gentil, dass er – auch aus gewerkschaftlichen Gründen – im Nachgang zu dieser Übung von SBB Cargo versucht, den Anteil der Bahn und die entsprechenden Arbeitsplätze zu verteidigen; das ist legitim, das verstehe ich gut. Aber so, wie er die Motion formuliert, schiesst er weit über das Ziel hinaus. Es ist in einem kleinen Land wie der Schweiz undenkbar, eine komplette Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu veranstalten. Herr Gentil hat es selbst gesagt: Er will auch kein Anschlussgleise vor jedem Haus.

Aber ich bin der Auffassung, wir sollten nicht durch gesetzliche Bestimmungen im Voraus das Gespräch abwürgen, das zwischen den Partnern begonnen hat und bei dem wir abzuschätzen versuchen, ob es objektive Möglichkeiten gibt, um zu sagen, der Modalsplit gereiche zum Vorteil der Strasse in diesem Bereich und zum Vorteil der Bahn in jenem Bereich. Überlassen Sie diese Arbeit den am Markt Betroffenen. Ich glaube nicht, dass der Gesetzgeber sagen kann, wo die Grenze zwischen der Gerechtigkeit für die Bahn und für die Strasse zu ziehen ist. Das ist schwierig. Auf alle Fälle bin ich der Auffassung, dass es absolut richtig ist, dass in dieser kleinräumigen Schweiz die Strasse ihren Anteil hat.

Abgesehen davon darf ich Herrn Gentil daran erinnern, dass auch die Strassentransportore das honorieren, was die Bahn effektiv kann und besser kann als die Strasse. Schauen Sie, es gibt grosse Investitionen bei den Transportunternehmungen, welche zum Beispiel – weil ein Nachtfahr-

verbot besteht – den Nachtsprung zwischen der Ostschweiz und der Westschweiz mit Ganzzügen veranstalten. Unter Tag werden Sammeltransporte in der Ostschweiz zusammengeführt, werden in Wil in einen Ganzzug verpackt, der über Nacht nach Genf fährt; und von Genf kommt ein Zug nach Wil. Solche Dinge, welche von den Transportoreuren finanziert werden, gibt es einige und je länger je mehr. Das Problem der Bahn, Herr Gentil, ist nicht, dass die Strasse gegen die Bahn ist, sondern dass die Bahn versuchen muss, zuverlässiger, flexibler, kompetitiver zu werden. Es geht mir nicht darum, andere schlecht zu machen – man wird dadurch nicht besser –, aber hier sind Massnahmen angezeigt, die man treffen kann, bevor man gesetzlich in die Geschichte eingreift.

Ich halte die Motion aus der Sicht von Herrn Gentil für legitim, in der Sache aber für unbegründet, und bitte Sie daher, diese Motion abzulehnen.

**Béguelin** Michel (S, VD): Notre collègue Carlo Schmid-Sutter a insisté sur la complémentarité du rail et de la route. C'est tout à fait exact; c'est seulement ainsi que cela peut bien fonctionner, et cette complémentarité ne cesse de se développer.

Seulement, il y a quelque chose qui pose problème dans l'avis du Conseil fédéral à propos de la motion Gentil: «L'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a créé les conditions-cadres nécessaires à une répartition judicieuse et efficace des charges entre route et rail pour le trafic marchandises en plaine.» Les milieux routiers ont accepté la RPLP, c'est en ordre, mais que constate-on aujourd'hui? On constate que la RPLP augmente de 50 pour cent, alors qu'au même moment le trafic marchandises passant par le rail diminue, contrairement aux années précédentes. Il se passe quand même quelque chose qui touche à l'ensemble de la politique des transports, et il faudrait bien savoir quoi! Il ne sert à rien de continuer ainsi et de se cacher la tête dans le sable. Ce qui me préoccupe, c'est de savoir pourquoi on met en place un instrument politique qui tout d'un coup ne marche plus. A l'heure actuelle, le Conseil fédéral se rallie apparemment à la réponse simpliste de CFF Cargo: c'est la faute aux 40 tonnes. Ce n'est pas cela du tout! C'est évidemment l'un des éléments, mais il y a encore beaucoup d'autres choses, et ce qui importe sur le plan politique, c'est de savoir quoi.

Je constate une chose à propos de CFF Cargo: le dialogue avec les gros clients et les cantons a enfin eu lieu et il a conduit à des mesures correctives et à des solutions constructives, ce qui prouve par ailleurs que les mesures prises par CFF Cargo en octobre 2005 étaient précipitées et irréfléchies.

Il subsiste maintenant deux questions à propos de CFF Cargo.

Premièrement, l'entreprise CFF Cargo met en place une structure minimaliste, en particulier sur le plan commercial. Tout se passe comme si elle ne voulait pas acquérir du trafic. Dans tous les cas, elle ne se donne pas les moyens d'offrir des prestations améliorées sur le marché. Et dans ces conditions la stagnation du trafic marchandises ferroviaire est programmée, ce qui est contraire à la volonté politique.

Deuxièmement, à propos des compagnies privées (ETC; KTU): le dialogue entre ces entreprises et CFF Cargo ne fonctionne pas comme il le devrait. A l'étranger, où le marché du transport des marchandises est libre, partout en Europe, en Allemagne et en France, les petites compagnies qui connaissent bien le marché régional développent le trafic ferroviaire avec succès. Sur un marché libre, elles sont un élément fondamental de la concentration du trafic ferroviaire; concentration qui est la force du rail. Et pour le moment du moins, CFF Cargo n'utilise pas du tout les synergies avec les compagnies privées. Au contraire, les rapports sont plutôt conflictuels, et cela n'est pas bon du tout pour le rail. Selon moi, il faut adopter la motion pour clarifier la question politique fondamentale suivante: voulons-nous vraiment continuer à développer les moyens de façon à ce que le



transfert du trafic en fonction des spécificités du marché s'effectue progressivement de la route au rail, ou bien voulons-nous laisser aller les choses jusqu'à ce que cela bascule du rail à la route, ce que personne – et surtout pas le peuple – ne veut?

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Für den alpenquerenden Verkehr haben wir eine Verfassungsvorgabe – eine sehr radikale Verfassungsvorgabe; es macht uns in der Praxis Mühe, sie tatsächlich zu erreichen –, während für den Binnenverkehr eine Gesetzesgrundlage fehlt. Mit der Motion soll eine solche gesetzliche Grundlage auch für die Fläche eingeführt werden. Dennoch kann ich die zur Diskussion gestellte These von Herrn Schmid nicht teilen, dass jede behördliche Massnahme zur Förderung des Binnenverkehrs auf der Schiene gewissermaßen keine Berechtigung habe, weil eine explizite gesetzliche Grundlage bis anhin fehle. Wir haben ein Anschlussgleisgesetz, wir haben immer wieder einzelne Fördermassnahmen wie beispielsweise die LSVA, die ja auch in der Fläche erhoben wird; wir haben zahlreiche Kreditbeschlüsse, die in diese Richtung gehen. Das heisst, in Anwendung der Verfassungsartikel 73 zur Nachhaltigkeit oder 74 zur Umwelt und in Anwendung der allgemeinen, durch die schweizerische Stimmbürgerschaft immer wieder zum Ausdruck gebrachten Vorliebe für die Bahn gibt es zahlreiche Einzelmaßnahmen, die den Binnenverkehr auf der Schiene unterstützen sollen und die in diesem Sinne durchaus demokratisch legitimiert und legal sind.

Aus unserer Sicht ist eigentlich eine gute Rahmenbedingung für den Binnenverkehr sehr viel wichtiger als eine abstrakte und leere gesetzliche Grundlage. Dass wir bei der LSVA beweglich bleiben und sie dereinst auch erhöhen könnten oder die schrittweise Neuordnung des Schienengüterverkehrs, welche die Schiene effizienter machen soll, oder Investitionen in Anschlussgleise und in Terminalanlagen oder intensivierte Schwerverkehrscontrollen usw. – das alles sind Rahmenbedingungen, die viel unmittelbarer wirken als eine gesetzliche Grundlage. Es ist eigentlich das Bedürfnis nach Unterstützung solcher Rahmenbedingungen durch das Parlament, das den Bundesrat bewegen hat, zu dieser generell-abstrakten Norm, die ihm so nicht konkret hilft, Nein zu sagen. Wenn wir also Nein sagen, ist es eigentlich gleichzeitig ein Hilfeschrei: Helfen Sie uns doch, z. B. beim Güterverkehrsgesetz und bei den zahlreichen Vorlagen, die wir Ihnen beantragen.

Eine zusätzliche Verlagerung im Binnenverkehr könnte nur mit zusätzlichen Subventionen erreicht werden. Ich wäre ja noch so gerne bereit, solche zu unterbreiten, aber wir müssten dann irgendetwas anderes beim öffentlichen Verkehr wieder einschränken. Das ist das fürchterliche Dilemma, das sich in diesen Jahren des Sparsens in der Brust eines Verkehrsministers abspielt.

Das neue, eigenwirtschaftlich betreibbare Netz umfasst 323 Bedienungspunkte. Zusätzlich wurden als Ergebnis der intensiven Verhandlungen, die Herr Béguelin erwähnt hat, 170 flexible Kundenlösungen gefunden, und SBB Cargo wird über dieses Netz auch künftig 5150 Waggons pro Tag befördern. SBB Cargo transportiert also immer noch 96 Prozent der Menge vor der Restrukturierung. Es ist, wie Herr Béguelin gesagt hat, durch die Verhandlungen, in die SBB Cargo getrieben wurde, eine positive Dynamik entstanden, und es gibt einige sehr schöne Beispiele, bei denen sogar eine Verbesserung des Angebotes erfolgt ist.

Die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist also auch im Binnenverkehr durchaus erstrebenswert. Eine zusätzliche Verlagerung könnte aber nur mit zusätzlichen Subventionen erreicht werden, und diese Mittel müssten anderswo kompensiert werden, weswegen der Bundesrat zur Motion Nein sagt, ohne zum Gedanken der Verlagerung im Binnenverkehr Nein sagen zu wollen; ganz im Gegenteil.

**Abstimmung – Vote**  
Für Annahme der Motion .... 9 Stimmen  
Dagegen .... 22 Stimmen

## 05.3814

### **Motion Hess Hans. Liberalisierung gewerbsmässiger Personentransporte in Tourismusgebiete**

### **Motion Hess Hans. Libéralisation du transport professionnel de voyageurs dans les régions touristiques**

Einreichungsdatum 14.12.05

Date de dépôt 14.12.05

Ständerat/Conseil des Etats 16.03.06

**Präsident** (Büttiker Rolf, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

**Hess Hans** (RL, OW): Ich danke dem Bundesrat, dass er bereit ist, die Motion entgegenzunehmen. Ich danke dem Bundesrat vor allem, dass er bereit ist, die Motion bereits auf die Saison 2006/07 hin umzusetzen. Ich verzichte darauf, auf das Anliegen näher einzugehen – es sei denn, es werde der Antrag auf Ablehnung gestellt. In diesem Fall würde ich tiefer gehen.

**Bieri Peter** (C, ZG): Das Anliegen der Motion – dass Feriengäste ohne Probleme vom Flughafen in Tourismusregionen transportiert werden können – ist an sich legitim und ist auch gutzuheissen. Ich wehre mich als Präsident der Litra nicht dagegen; damit habe ich meine Interessenbindung offen gelegt. Der Konsens kommt dadurch zum Ausdruck, dass auch das Bundesamt für Verkehr die Arbeiten für eine Revision aufgenommen hat. So ist sichergestellt, dass die Bewilligungs- und Konzessionspflicht überprüft wird, obwohl die Bahnreform 2 nicht, wie geplant, 2007 in Kraft treten wird. Eine Beschleunigung des Verfahrens und eine umgehende Anpassung, das betone ich deutlich, wären indessen fahrlässig. Verkehrspolitische Grundsatzfragen – dazu zählt die Liberalisierung gewerbsmässiger Personentransporte mit Sicherheit – sind aus einer Gesamtsicht zu beurteilen. Sie dürfen nicht übers Knie gebrochen werden. Die jetzige Regelung nach Artikel 13 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession erlaubt gewerbsmässige Personentransporte nur dann, wenn dadurch dem bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmungen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen.

Sie können nun einwenden, diese Normierung sei an sich wettbewerbsverzerrend. Folgendes ist jedoch zu bemerken – und hier richte ich mich gerade an die Vertreter der Tourismus- und Bergregionen –: Eine voreilige Liberalisierung hätte starke Auswirkungen auf die Ertragslage der konzessionierten Transportunternehmungen, wie z. B. die Rhätische Bahn oder die Matterhorn-Gotthard-Bahn. Es würden weniger Leute mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Wir müssten deshalb dort mit Einnahmenausfällen rechnen. Mit «wir» meine ich auch die öffentliche Hand. Die Ertragsausfälle würden nämlich die Grundversorgung der Berg- und Randgebiete verteuern. Die Abgeltungen von Bund und Kantonen müssten erhöht werden. Ich möchte Sie daran erinnern, dass wir gestern im Rahmen der NFA-Debatte auch über die Abgeltung des Regionalverkehrs bzw. über das Verhältnis von Bund und Kantonen diskutiert haben. Den Eigennikantonen würden allenfalls massive Mehrkosten für ihren öffentlichen Verkehr entstehen. Ob damit den Tourismusgebieten effektiv in jedem Fall gedient wäre, bleibe einmal dahingestellt.