

CH_VB 88.336 vom 12. September 1984

Bundesverwaltung, 1984-09-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.336

FR: CH_VB 88.336 du 12 septembre 1984

IT: CH_VB 88.336 del 12 settembre 1984

Erwägungen

E. 9

März 1989 N 359 Motion Béguelin bare Entlastung um 4,5 Prozent der Fahrzeugfrequenz ist zudem relativ bescheiden und steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Schwierigkeiten. Im übrigen betrifft die Motion den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Verordnungszuständigkeiten. Uebungsge- mäss muss der Bundesrat schon aus diesem Grund Ableh- nung der Motion beantragen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Schmidhalter: Ich halte nicht an der Motion fest, aber ich stelle den Antrag, sie in Form eines Postulates anzunehmen. Diese Motion hat drei Stossrichtungen: 1. Aufrechterhaltung des Autoverlades durch den Simplon- tunnel und gleichzeitig auf der Strecke Goppenstein-Brig. 2. Entlastung der Gotthardstrassenroute, speziell des Gotthardstrassentunnels und der Zollabfertigung in Chiasso. 3. Effizienter Beitrag zur Luftreinhaltung im Sinne unserer Umweltschutzgesetzgebung, Förderung des öffentlichen Bahnverkehrs durch Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Zu Punkt 1: Aufrechterhaltung Autoverlad Simplontunnel. Vorerst darf ich dem Bundesrat danken. Im Dezember 1988 hat der Bundesrat die befristete Verbilligung der Autotrans- porte durch den Simplontunnel, welche Ende 1988 abgelau- fen wäre, bis 1992 verlängert. Das Problem wäre für den Moment gelöst, aber leider immer noch befristet, da wohl eine Frequenzsteigerung erreicht werden konnte, aber mei- ner Ansicht nach keine genügende. Anstelle der rund 100000 Fahrzeuge pro Jahr sollten es nämlich 300000 Fahrzeuge sein, damit ein annehmbarer Kostendeckungs- grad bei den heute gültigen Fahrpreisen entsteht. Der Bundesrat hat auch versprochen, 1989 Direktzüge Kan- dersteg-Iselle einzusetzen. Dies ist für mich die wichtigste Massnahme, da nur mit dem Verlad Kandersteg-Iselle genü- gende Mehrfrequenzen für den Simplontunnel erreicht wer- den können. Gleichzeitig wird damit auch die heute stark defizitäre Strecke Goppenstein-Brig aufgewertet. Die BLS möchte nämlich schon seit einiger Zeit den Verlad bis Brig aufheben. Zu Punkt 2 und 3: Gotthardstrassentunnel. Der Bundesrat führt in seiner Antwort aus, dass bei einer Umleitung von nur 200 000 Fahrzeugen pro Jahr eine Entlastung von etwa fünf Prozent entsteht. Die Reduktion im Schadstoffausstoss von 200 000 Fahrzeugen über eine Strecke von 150 km ergibt eine beachtliche Reduktion, und es werden zusätzlich auch weitere Immissionen - wie Lärm usw. - reduziert. Besorgniserregend ist aber die Verkehrsentwicklung am Gotthardstrassentunnel. Laut einer Studie der Elektrowatt vom 30. Januar 1987 wird die theoretische Leistungsfähig- keit der Tunnelanlage bereits 1991 überschritten. Gelingt es, die LKW auf die Bahn zu zwingen, wird die Leistungsfähig- keit noch etwa drei Jahre, bis 1994, aufrechterhalten blei- ben. Die stündlichen Maxima übersteigen die Kapazität der Tunnelanlage bereits heute. Also gilt es, jede mögliche Massnahme zur Entlastung zu ergreifen, auch wenn sie in der Grössenordnung von nur fünf Prozent liegt; denn ver- schiedene Massnahmen mit einigen Prozenten ergeben eben auch

eine grosse Entlastung. Umwandlung in ein Postulat: Ich bin mit dem Bundesrat einverstanden, dass die von mir in der Begründung angegebene Pauschalierung-Vignette und Verladeentschädigung als Angebot an der Grenze - in technischer und vor allem rechtlicher Hinsicht kaum lösbare Probleme aufwirft. Der Motionstext ist aber völlig offen formuliert, und es wird nur eine Sonderregelung verlangt. Zudem führt der Bundesrat in seiner Antwort unter Punkt 6 (letztes Alinea) selber die rechtlich mögliche Variante an. Ueber das Finanzdepartement habe ich in Erfahrung gebracht, dass eine gültige Autobahnvignette zum Bezug eines über Treibstoffzollgelder verbilligten Billetes für den Bahnverlad vorgesehen werden könnte. Im Moment sind nur die Tunnelstrecken Kandersteg-Goppenstein und Brig-Iselle mit je 15 Franken verbilligt. Ich möchte daher den Bundesrat anfragen, ob er nicht einverstanden wäre, die Motion in Form eines Postulates anzunehmen, damit die Beurteilung der folgenden Problemkreise noch geprüft werden könnte: 1. Verbilligung Autoverlad Kandersteg-Iselle oder Heustrich-Iselle für Vignettenbesitzer; 2. Eventuell die Einführung von Verladezügen speziell für Wohnwagen in der Nacht von Grenze zu Grenze oder auch weitere Massnahmen, vor allem aber Verstärkung des Marktes sowie Reklame und Hinweise längs der Anfahrstrecken. Sofern nämlich in Zukunft die bereits heute praktisch halb-leer fahrenden Züge zwischen Iselle und Kandersteg gefüllt werden könnten, wird der Kostendeckungsgrad um so eher erreicht. Diese Probleme sind sicher auch bei den jetzt laufenden Neat-Untersuchungen aktuell. Bundesrat Ogi: Die Ziele, die der Motionär-jetzt Postulant - aufwirft, sind absolut ehrenwert. Aber Herr Schmidhalter hat es selbst gesagt: die Verwirklichung dieser Ziele ist in technischer, aber auch in wirtschaftlicher und in rechtlicher Hinsicht schwer realisierbar und würde uns vor kaum lösbare Probleme stellen. Ich möchte Sie deshalb bitten, uns die Möglichkeit zu geben, im Rahmen der ganzen Neat-Studien, alle diese Fragen abzuklären. Ich möchte Sie deshalb auch bitten, das Postulat als Postulat abzulehnen. In diesem Zusammenhang kann ich noch einige Ergänzungen anfügen: Der Autoverlad am Simplon wird auf jeden Fall bis Ende 1992 verbilligt und damit auch weitergeführt. Ich kann ebenfalls die Zusicherung abgeben, dass ab Fahrplanwechsel 1989 auf der Lötschberg-Simplon-Achseein neues, kundenfreundlicheres und rationelleres Betriebskonzept eingeführt wird. Auch hier sind Verbesserungen im Sinne, wie sie Herr Schmidhalter formulierte, möglich. In bezug auf die Kosten, die das Anliegen zur Folge hätte, muss ich Ihnen sagen, dass diese sehr hoch wären. Wir müssten mit ungefähr 200 Millionen Franken rechnen. Daraus würden ebenfalls sehr hohe Beförderungskosten pro Fahrzeug entstehen. Ich nehme an, dass man auch hier mit Subventionen helfen müsste. Ich darf nochmals festhalten: Wir werden alle diese Fragen im Zusammenhang mit der Neat eingehend prüfen. Ich hoffe, im Zusammenhang mit den Neat-Entscheiden Verbesserungen anbieten zu können. Ich bitte Sie namens des Bundesrates, das Postulat auch als Postulat abzulehnen. Le président: Nous avons deux propositions. M. Schmidhalter a décidé de transformer sa motion en postulat. Le Conseil fédéral propose de rejeter également le postulat. Abstimmung - Vote Für die Ueberweisung als Postulat 91 Stimmen Dagegen 19 Stimmen #ST# 88.526 Motion Béguelin Förderung des kombinierten Güterverkehrs Promotion du trafic combiné Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988 Der Bundesrat wird beauftragt, den kombinierten Güterverkehrsentscheidend zu fördern. In erster Linie geht es darum,

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Schmidhalter Bahn/Strassenverbindung Lötschberg-Simplon Motion

Schmidhalter Transport de voitures par le Loetschberg et le Simplon In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 10

Séance Seduta Geschäftsnummer 88.336 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1989 - 08:00 Date Data Seite 357-359 Page Pagina Ref. No 20 017 205 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.