Fa

2

Bern, 9.10.87

Herrn
Bundesrat Schlumpf

Besuch in Bonn, 16.10.87

Beiliegend die Dokumentation für den Besuch in Bonn.

Wie mir Herr Klimke erklärte, möchte Minister Warnke von einer festen Tagesordnung absehen. Generalthema sei der alpenquerende Verkehr und dessen zukünftige Entwicklung. Zur Sprache werden wohl die Arbeiten des Stellvertreter-Ausschusses gelangen sowie der Stand der NEAT-CH-Arbeiten (wobei wir hier wohl nur über Termine, weiteres Vorgehen usw., nicht jedoch materiell werden orientieren können). Im übrigen sollten wir von der Schweiz aus "Gegenrecht" halten und uns Informationen über den Stand der Arbeiten an der Brenner-Studie, die die Bahnverwaltungen D, A und I in Auftrag gegeben haben, geben lassen (dem Vernehmen nach sind hier Verzögerungen eingetreten, sodass die Studie nicht, wie geplant, Ende 1987, sondern erst 2 - 3 Monate später fertiggestellt sein wird).

Das Thema Note D vom 16.9.87 will Minister Warnke mit Dir offenbar zunächst unter 4 Augen behandeln. Die beiden Notizen des BAP dazu (vgl. Register 2) zeigen klar, dass wir in dieser Frage nicht nur völkerrechtlich, sondern auch konkurrenzwirtschaftlich mit "weisser Weste" dastehen.

Zum Thema Huckepackverkehr finden sich in Register 3 einige allgemeine Angaben sowie in einer Notiz der SBB 2 spezifische Probleme mit Deutschland. Im übrigen würde die SBB Wert darauf legen, dass CH die Verantwortlichen im Verkehrsministerium D ermuntert, beim Huckepackverkehr zu einer ähnlichen Regelung Staat - Bahn zu gleangen, wie in CH mit LA 87.

Soeben habe ich auch mit Herrn Hahnreich (Sekretariat VM Streicher) telefonieren können. Für das Wiener Treffen - terminlich zeichnet sich immer mehr der 10.12.87 ab - werde an eine Fortsetzung der Gespräche von Brüssel (13.2.87) gedacht. Weil man nicht sicher sei, ob Herr Christensen, Dänemark, (gegenwärtiger Vorsitzender des EG-Transportministerrates) zu einer Besprechung einlade oder nicht, habe VM Streicher die Initiative ergriffen. Vorderhand wäre allerdings nur der Termin zu reservieren. Ob es effektiv zum Treffen kommen soll, in welchem Rahmen (mit oder ohne EG-Kommission) dies stattfinden soll, könne auch noch in Bonn am 16.10.87 besprochen werden. Der 10.12.87 wäre für das Wiener Treffen insofern ein günstiger Termin, als mit grosser Wahrscheinlichkeit der EG-Transportministerrat am 7.12.87 über das Verhandlungsmandat EG mit A, CH und Jugoslawien Beschluss fassen werde (vgl. Register 5).

Register 1 (Organisation) ist leer geblieben, da die diesbezüglichen Unterlagen von Frau Gugger direkt an Dich gegangen seien. Nachzutragen bleibt noch, dass uns Botschafter Hohl auf dem Flugplatz empfangen und anschliessend auch zu den Gesprächen begleiten wird. Das Sekretariat von VM Warnke ist darüber orientiert und damit einverstanden.

P. Hämmerli

PS: Am 15. 10. PZ wird H. Abänderg eine kurze Presse-Mitteilung über den Besuch in Bonn auflegen.

1 Organisation des Treffens

2 Note D vom 16.9.1987 + Erwiderung CH (materiell)

3 Huckepack-Angebot CH und Verhältnis zu D

4 NEAT / Stv.-Ausschuss (inkl. Schreiben an F und I)

5 EG

6 Vignette Belgien

7 Statistiken

8 Presse

9

10

CHIFFRE

NUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

bonn 22.9.87 17.00 u r g e n t

189 hhhhh

- eda,direktion fuer voelkerrecht,politische abteilung i

kopie bitte an: eved, generalsekretaer muehlemann
evd, bawi, westeuropadienst

n o t e d e r b u n d e s r e p u l i k d e u t s c h -
l a n d b e t r e f f e n d r e t o r s i o n s m a s s -
n a h m e n i m l a s t w a g e n v e r k e h r
(gespraech martin und aregger mit mindirig hinz (h) vom bundesverkehrsministerium)

gemaess h werden durch die schweizerische regelung, wonach nur lastwagen mit einem hoechstgewicht von 28 tonnen zugelassen sind, ca. 1000 fahrzeuge pro tag im nord-suedverkehr auf nicht-schweizerische verkehrswege, insbesondere auf den brenner abgedraengt. der brenner muesse heute taeglich 3500 - 4000 und an einzelnen tagen bis 6000 lastwagen verkraften. auf grund der steigenden tendenz hat oesterreich bekanntlich mit wirkung vom 1. juli 1987 gravierende massnahmen ergriffen, worunter eine beschraenkung der hoechstgeschwindigkeit auf 60 km fuer nachtfahrten sowie das 10-fahrtenticket anstelle einer jahres- oder monatspauschale. weitere massnahmen seien angekundigt worden. die note wurde in bern aus zwei gruenden ueberreicht:

1. wien hat offenbar bonn gedraengt, die schweiz vermehrt unter druck zu setzen, damit auch sie ihren beitrag zur bewaeltigung des europaeischen nord- suedverkehrs leiste.

2. die bundesregierung reagiert damit auf innenpolitischen druck angesichts der wenig ''europafreundlichen'' unilateralen massnahmen einer ganzen reihe von anrainerstaaten.

die schweiz, welche sonst wirtschaftlich bestens in europa integriert sei, koenne sich beim internationalen verkehr nicht einfach ausklinken, sondern muesse ihre rolle uebernehmen. deutscherseits wisse man wohl, dass in der schweiz eine generelle zulassung von 40 tonnen-lastwagen unrealisitisch sei. hingegen erwarte man, dass sie wenigstens ein kontingent im rahmen eines bestimmten transitkorridors, allenfalls zu bestimmten zeiten uebernimmt. im verkehrsministerium ist man offenbar der meinung, die schweiz sollte ihrerseits mit vorschlaegen auf ihre europaeischen partner zukommen, beispielsweise verlagerung des lastwagencerkehrs von der strasse auf die schiene und

kopie ging an: - eved generalsekretaer muehlemann
- bawi

23.9.87 09h00 -o-

loesungsvorschlaege fuer die uebergangszeit. ferner sei allenfalls die zulassung schwerer lastwagen, die die us-abgasnormen erfuellen, pruefenswert. im uebrigen handle es sich bei der note nicht um ein ultimatum, sondern um eine rechtsverwahrung.

auf unsere frage, ob der text der note bereits an die oeffentlich gegangen sei, meinte h, er verstehe diesbezuegliche bedenken, die veroeffentlichung werde zu einer verhaertung der positionen fuehren, und er werde bis morgen abklaeren, ob dieser schritt im bilateralen verhaeltnis bis auf weiteres vertraulich behandelt werden kann. martin

ambasuisse

CHIFFRE

NUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

bonn 23.9.1987 11.00 u r g e n t

190 hhhhh

eda, direktion fuer voelkerrecht, politische abteilung i

kopie bitte an: eved, generalsekretaer muehlemann,
herr fasciati
evd, bawi, westeuropadienst

m oe g l i c h e d e u t s c h e r e t o r s i o n s -
m a s s n a h m e n i m l a s t w a g e n v e r k e h r
(vgl. mein 189)

im bundesverkehrsministerium scheint man ploetzlich in obenerwaehnter angelegenheit kalte fuesse zu bekommen. mindirig hinz erklaerte heute gegenueber dem unterzeichneten, die note sei voreilig in bern ueberreicht worden. jedenfalls moechte das bundesverkehrsministerium verhindern, dass der inhalt der note vor dem bevorstehenden dreiertreffen der verkehrsminister publik wird. bundesverkehrsminister warnke wird versuchen, im verlauf des heutigen nachmittags oder morgen mit br schlumpf telefonisch kontakt aufzunehmen. eric martin.

ambasuisse

Ist geschehen, wobei VM Warnke erklärt hat, dass unmittelbar nichts bevorstehe. Im Morgen hat auch VM Warnke auf 8-es Treffen verwiesen.

23.9. P. Däniel

kopien gingen an:
- bawi
- eved, generalsekretaer muehlemann
- '' fasciati

23.9.1987 13.20. -o- hb

d

Pressefahrt SBB
13. August 1987

D o k u m e n t a t i o n s v e r z e i c h n i s

Text Nr.	Thema	Referent
1	Einführung	Dr. Werner LATSCHA, Präsident der Generaldirektion SBB
2	CARGO COMBI - seine Bedeutung für die SBB und die Schweiz	Dr. Max LEHMANN, Direktor Marketing Güterverkehr SBB
3	Die Deutsche Bundesbahn (DB) als Partner der Schweiz im kombinierten Verkehr	Günther LORENZ, Ministerialrat, Verkauf Güterverkehr DB
[ohne Nr.]	Kurzinformation INTERCONTAINER	Claude DURAND, Generaldirektor INTERCONTAINER
[ohne Nr.]	INTERCONTAINER: Grenzüberschreitender kombinierter Verkehr (ausführlicher Text)	[Referat nicht identisch mit Dokumentation]
4	20 Jahre HUPAC	Pietro RIS, Verwaltungsratspräsident der HUPAC AG und Vorsitzender der Union Internationale Rail/Route
5	Huckepack: Entwicklungsmöglichkeiten aus technischer Sicht	Hans EISENRING, dipl.Ing., Generaldirektor SBB, Chef des Departements Technik
Referate ohne Dokumentation:		Dr. Mauro FERRETTI, Vize-Generaldirektor Italienische Staatsbahnen (FS), Verwaltungsratspräsident INTERCONTAINER
		Michel CRIPPA, Generaldirektor SBB, Chef des Departements Marketing und Produktion

Pressefahrt SBB
13. August 1987

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987 12 00 h
Embargo jusqu'au

DIE BEDEUTUNG DES KOMBINIERTEN VERKEHRS FUER DIE SCHWEIZ

Einführung von Dr. Werner Latscha, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen

Es freut mich, Sie im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen hier im schönen Lugano begrüssen zu dürfen. Wir sind heute auf dem für die Bahn unüblichen Luftweg hergekommen. Ich hoffe, dass Sie den Flug über die Alpen genossen haben. SBB und Crossair sind nicht nur Konkurrenten, sondern arbeiten seit gut zwei Jahren im alpenquerenden Personenverkehr durch die Ausgabe kombinierter Fahrausweise zusammen. Mit Erfolg übrigens, machten doch letztes Jahr nicht weniger als 3'400 Fahrgäste von der Möglichkeit Gebrauch, einen Weg per Flugzeug und den andern per Bahn zurückzulegen. Für dieses Jahr zeichnet sich ein Wachstum dieser beliebten Möglichkeit von gegen 40 Prozent ab. Ich danke Crossair für diese Zusammenarbeit und ganz besonders für das Entgegenkommen anlässlich der heutigen Veranstaltung.

Unsere sommerliche Pressefahrt gilt dem kombinierten Verkehr. Die Wahl des Themas ist nicht zufällig.

Zum einen ist der kombinierte Verkehr die Sparte mit den seit Jahren grössten Zuwachsraten. Im alpenquerenden Verkehr erbringt heute der kombinierte Verkehr bereits 21 % der Tonnen und knapp 9 % der Erträge. Eine weitere positive Entwicklung wird erwartet. Die verkehrspolitische Bedeutung, die insbesondere dem Huckepack-Verkehr beigemessen wird, findet in seiner Anerkennung als gemeinwirtschaftliche Aufgabe im Leistungsauftrag 1987 Ausdruck.

Zum andern können unsere auf die kombinierten Verkehre spezialisierten beiden Partner auf zwanzig Jahre erfolgreicher Tätigkeit zurückblicken:

- Die Intercontainer: Sie vermarktet und organisiert als Tochter von 23 europäischen Bahnen grenzüberschreitenden Verkehr von Grosscontainern und Wechselbehältern;

- Die HUPAC AG: Als Privatunternehmung mit Beteiligung von Strassentransporteuren, Spediteuren und SBB ist sie Bindeglied zwischen Schiene und Strasse und Ausdruck einer sich positiv entwickelnden Partnerschaft.

Ich freue mich, Ihnen die Herren

Claude Durand, Generaldirektor Intercontainer und
Pietro Ris, Verwaltungsratspräsident der HUPAC AG und Vorsitzender der Union Internationale Rail/Route

vorstellen zu dürfen. Ich benütze die Gelegenheit, Ihnen auch in diesem Kreise für die gute und fruchtbare Zusammenarbeit zu danken und Ihren Unternehmungen zu ihren Jubiläen zu gratulieren und alles Gute für eine erfolgreiche Zukunft zu wünschen.

Kombinierter Verkehr ist internationaler Verkehr. Für die Weiterentwicklung ist daher die Politik unserer Nachbarländer und Nachbarbahnen von ausschlaggebender Bedeutung. Die ihm prophezeite grosse Zukunft kann der kombinierte Verkehr - und insbesondere der Huckepack-Verkehr - nur haben, wenn auch im übrigen Europa auf diese Karte gesetzt wird und namentlich unsere Nachbarbahnen im Norden und Süden eine entsprechende Politik verfolgen.

Wir dürfen mit Genugtuung feststellen, dass die Zusammenarbeit unter den Bahnen auch auf diesem Gebiete sehr eng ist. Wir freuen uns, Ihnen die Herren

Günther Lorenz, Ministerialrat, Verkauf Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn, und
Mauro Ferretti, Vize-Generaldirektor der FS und Präsident des Intercontainer-Verwaltungsrates,

vorstellen zu dürfen. Sie werden Ihnen aus erster Hand über die Absichten unserer Nachbarbahnen im angesprochenen Bereich Auskunft geben. Ich danke ihnen dafür.

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987
12 00 h
Embargo jusqu'au

Pressefahrt SBB

13.8.1987

C A R G O C O M B I - SEINE BEDEUTUNG FUER DIE SBB UND DIE SCHWEIZ

Dr. Max Lehmann, Direktor Marketing Güterverkehr

1. <u>Zweimal 20 Jahre Cargo Combi</u>

20 Jahre jung sind die beiden auf kombinierten Verkehr spezialisierten Partner-Gesellschaften der Bahnen:

- **INTERCONTAINER** als Tochtergesellschaft von 23 europäischen Bahnen organisiert und vermarktet gesamteuropäisch den Verkehr von Grosscontainern und Wechselbehältern.
- **HUPAC AG** als Privatunternehmung mit Beteiligung von Strassentransporteuren, Spediteuren und SBB ist zuständig für den schweizerischen Huckepack-Verkehr und damit das Bindeglied zwischen den zu Partnern gewordenen Konkurrenten Schiene und Strasse.

Beide Gesellschaften haben sich in den letzten 20 Jahren erfreulich entwickelt und stehen heute in voller Kraft da

- als fester **Bestandteil des Bahnangebotes** und als zukunftsorientierte **Alternative zum Strassenschwerverkehr,**
- als **marktnahe und effiziente Verkaufsgesellschaften** im hart umkämpften Güterverkehrsmarkt und
- als **Beweis einer gut funktionierenden Partnerschaft zwischen Schiene und Strasse,** welche sinnvolle Zusammenarbeit an Stelle der sinnlosen Konfrontation verwirklicht.

2. Die Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Schweiz

Die Schweiz hat eine jahrhundertealte Tradition als Transitland für den Verkehr zwischen den Ländern in Mittel- und Nordeuropa und Italien. Das Transportvolumen im Güterverkehr hat dabei auch in den letzten Jahren noch eine ganz erhebliche Steigerung erfahren (**Beilage 1**):

- Das **Gesamtvolumen der Nord-Süd-Nord-Transporte** auf dem Land- und Seeweg hat seit 1970 von rd 50 Mio t auf rd 80 Mio t im Jahre 1985 zugenommen (+ 56 % oder fast 4 % Zuwachs pro Jahr).
- Die **Bahnen** haben ihr Volumen zwar von 21,6 auf 25,9 Mio steigern können (+ 20 %), anderseits aber einen Marktanteilsverlust von 41 auf 31 % hinnehmen müssen.
- Die **Strasse** dagegen hat in der gleichen Zeitspanne ihr Transportvolumen versechsfacht und ihren Marktanteil von 10 auf 37 % fast vervierfacht. Die Beilage Í.2 zeigt aber auch, dass der Anteil der Strassentransporte durch die Schweiz nach wie vor gering ist; das heutige Transportvolumen von rd 1 Mio t entspricht jedenfalls nicht dem geschätzten Potential von 15 Mio t des geographischen Einzugsgebietes.

Zu den wichtigsten Gründen für diese Entwicklung gehören

- der stark gesteigerte internationale Güteraustausch verbunden mit internationalen Konzentrationsprozessen in der stets arbeitsteiligeren industriellen Produktion,
- wesentliche Veränderungen in der Verkehrsstruktur, welche den LKW-Transport bevorzugen (Stagnation der Massenguttransporte, Trend zu kleineren, häufigeren und schnelleren Sendungen im Rahmen von logistischen Optimierungsprozessen) sowie
- günstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen für den Strassenverkehr (zB 5 neue Alpendurchstiche, allgemein laufende Verbesserung der Strasseninfrastruktur) und attraktive Angebote des Strassentransportgewerbes mit guten Preis-Leistungs-Verhältnissen.

In diesem Umfeld stellt das Angebot **Cargo Combi** der SBB eine marktgerechte Alternative dar, welche die Vorteile von Schiene (rationeller, umweltschonender Transport über lange Distanzen) und Strasse (Verteilung in die Fläche und Haus-Haus-Bedienung) in idealer Weise vereinigt. Diese

partnerschaftliche Kooperation wird aufgrund der politischen und ökologischen Tendenzen sowie der zunehmenden Sättigung des Strassennetzes in Zukunft noch stark an Bedeutung gewinnen.

Dies kommt bereits im neuen Leistungsauftrag an die SBB zum Ausdruck, welcher eine vermehrte Förderung des kombinierten Verkehrs mit Betriebs- und Investitionsbeiträgen vorsieht; dies gilt insbesondere für den Huckepack-Verkehr, der nun neu dem gemeinwirtschaftlichen Bereich der SBB - mit der Möglichkeit zur Abgeltung von ungedeckten Kosten - zugeordnet wird.

Cargo Combi bildet aber auch die schweizerische Antwort auf die Forderung der umliegenden Länder nach einem leistungsfähigen Transitkorridor ohne Gewichtslimite und Fahrbeschränkungen für den in vielen Fällen nach wie vor kürzesten Transportweg durch die Schweiz.

3. Die Entwicklung der letzten 20 Jahre

In den 20 Jahren seit seiner Einführung hat der kombinierte Verkehr der SBB ein Volumen von rd 5 Mio t oder rd 60 Mio Fr erreicht. Im Vergleich mit den Zahlen des konventionellen Wagenladungsverkehrs (39 Mio t, 810 Mio Fr) sind das zwar nach wie vor recht bescheidene Anteile von 13 bzw 7,4 %, doch vermag der kombinierte Verkehr mit erfreulichen Zuwachsraten seine Position jedes Jahr zu verbessern.

Da im schweizerischen Binnenverkehr die Transportdistanzen für kombinierte Techniken eher zu kurz sind, kommen diese vorwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr zur Anwendung. Dies wiederum hat zur Folge, dass zahlreiche ausländische Partner bei der Abwicklung dieser Verkehre beteiligt sind. Diese Vielfalt von Beteiligten mit nicht immer völlig identischen Interessen erfordert gelegentlich eine gewisse Ausdauer und Zähigkeit, um eine internationale Transportkette erfolgreich anbieten und abwickeln zu können.

3.1 Huckepackverkehr

Die Gründung der **HUPAC AG** im Jahre 1967 mit der Verbindung zwischen Basel und Melide darf als eigentliche Geburtsstunde des Huckepackverkehrs in der Schweiz bezeichnet werden. Der Verkehr konnte seither von 1618 Sendungen im Jahre 1968 auf heute über 86 000 Sendungen gesteigert werden (**Beilage 2**).

Schwerpunkt des heutigen Huckepack-Angebotes bildet nach wie vor der Transit mit täglich 21 Zügen, welche die grossen Wirtschaftszentren im Norden und Süden der Alpen miteinander verbinden (**Beilage 3**). Grundlagen für diese erfolgreiche Entwicklung sind der regelmässige Fahrplan, die zuverlässige Betriebsabwicklung über leistungsfähige Terminals und die gute Betreuung von Fahrzeugen und Fahrern.

Doch auch der Import-/Exportverkehr hat seine Bedeutung. Er wurde bisher ausschliesslich über den privaten Terminal der Firma Bertschi in Birrfeld abgewickelt. Als Folge des neuen Leistungsauftrags haben die SBB nun aber einen ersten öffentlichen Terminal in Aarau eröffnet, welcher der vermehrten Förderung dieses Verkehrs dienen soll.

Im Huckepackverkehr wird unterschieden zwischen "Rollender Autobahn" und "unbegleitetem Verkehr" (**Beilage 4**).

- Bei der **"Rollenden Autobahn"** wird der ganze Lastwagen oder Sattelzug samt Chauffeur auf der Schiene befördert. Dieses Angebot bedingt keine speziellen Investitionen beim Strassentransporteur; es ist somit in erster Linie für den "Einsteiger" gedacht und wird von den Bahnen trotz dem tieferen Kostendeckungsgrad auch aus diesem Grunde angeboten.

- Beim **"unbegleiteten Verkehr"** werden lediglich die Sattelanhänger oder Wechselbehälter vom Sammel- zum Verteilterminal befördert. Das dazu nötige stärkere Engagement und auch die engere organisatorische Verflechtung fördert die dauerhafte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Partnern. Dieser qualitative Aspekt sowie der bessere Kostendeckungsgrad haben dazu geführt, dass der unbegleitete Verkehr von den Bahnen mit Priorität gefördert wird. Sein Anteil am Huckepackgeschäft der SBB beträgt denn heute auch rd 75 %.

3.2 Grosscontainerverkehr

Der Grosscontainer als einheitlicher Transportbehälter wurde nach dem 2. Weltkrieg in den USA für das Haus-Haus-Angebot im kombinierten Verkehr entwickelt. Zu seinen mannigfaltigen Vorteilen gehört auch die Möglichkeit, die logistischen Bedürfnisse der Kundschaft mit massgeschneiderten Spezialausführungen optimal abzudecken. Mitte der 60er Jahre hielt er über die Seehäfen in Europa Einzug und führte nebst dem ursprünglichen Ueberseeverkehr rasch zum Aufbau eines kontinentalen Landverkehrs. In diesem Bereich spielte die eigens gegründete Bahn-Tochtergesellschaft INTERCONTAINER eine echte Pionierrolle.

Im schweizerischen Grosscontainerverkehr mit rd 243 000 beförderten Containereinheiten (TEU) nimmt naturgemäss wiederum der grenzüberschreitende Verkehr die Spitzenposition ein (125 000 TEU im Transit, 83 000 TEU im Import/Export), währenddem auch hier der Binnenverkehr von geringerer Bedeutung ist (**Beilage 5**). Im Gegensatz zum Huckepackverkehr wird der Grosscontainerverkehr nicht nur in Ganzzügen und in Kombination mit dem LKW abgewickelt, sondern ermöglicht auch der Bahn eine direkte Haus-Haus-Bedienung mit Einzelwagen über Anschlussgleise.

4. Cargo Combi - die Zukunft

Der kombinierte Verkehr verfügt über ein hohes Transportpotential und gute Entwicklungsaussichten. Die SBB haben deshalb sowohl für den Huckepack- wie auch für den Grosscontainerbereich **expansive Akquisitionsstrategien** mit folgenden Schwerpunkten formuliert:

- Sowohl der Huckepack- wie der Grosscontainerverkehr sind den Marktbedürfnissen entsprechend auszubauen.

- Im Huckepackbereich soll das Angebot die wichtigsten Transitströme und eine sinnvolle Anzahl Terminals für den Import-/Exportverkehr umfassen. Neue Verbindungen sind bei ausgewiesenem Marktbedürfnis und genügender Wirtschaftlichkeit oder bei entsprechenden Bestellungen der öffentlichen Hand aktiv zu fördern.

- Im Grosscontainerbereich wird insbesondere im Transitverkehr eine aggressive Akquisitionsstrategie verfolgt, doch wird auch der Import-/Exportverkehr gefördert.

- in beiden Bereichen wird die Zusammenarbeit mit den bestehenden Verkaufsgesellschaften HUPAC und INTERCONTAINER weitergeführt und intensiviert.

- Nebst den Massnahmen zur Ertragsoptimierung sind auch alle Möglichkeiten zur Kostenminimierung voll auszuschöpfen.

Der **Leistungsauftrag 87** unterstützt wie bereits erwähnt diese gezielte und systematische Expansion durch Investitions- und - im Bereich Huckepack - auch durch Abgeltungsleistungen. Die SBB erhalten damit die Möglichkeit, noch vermehrt volkswirtschaftlichen Aspekten Rechnung zu tragen. Allerdings darf das nicht zu einer Tiefstpreis-Politik mit ruinösen Auswirkungen - auch im Bereich des konventionellen Wagenladungsverkehrs - führen; bei der Preisbildung sind nach wie vor der Qualität des Angebotes und so weit wie möglich auch der Kostensituation Rechnung zu tragen.

In Anbetracht des wachsenden Druckes der EG auf einen ungehinderten Durchgang durch die Schweiz haben die SBB einen ganzen Strauss von Massnahmen zur weiteren Förderung des kombinierten Verkehrs vorbereitet. Insbesondere im Huckepack-Bereich sind folgende **kurzfristige Massnahmen** geplant, um den geforderten Transitkorridor für den EG-Schwerverkehr zu schaffen:

- **Erhöhung und Verbesserung des Leistungsangebotes** durch
  . 2 zusätzliche Zugspaare für die rollende Autobahn (Zusatzkapazität rd 15 000 Sendungen pro Jahr)
  . erhöhtes Angebot für unbegleiteten Verkehr
  . Verkürzung der Reisezeiten
  . Anschaffung von zusätzlichen Wagen sowohl für die rollende Autobahn wie auch für den unbegleiteten Verkehr
  . Ausbau der Terminals im Norden (Rielasingen) und im Süden (Busto-Arsizio)
  . Erhöhung der zulässigen LKW-Eckhöhe von heute 3.70 m durch Ausschöpfung gewisser technischer Reserven; schon eine relativ geringfügige Erhöhung um 5-10 cm würde erlauben, rund die doppelte Anzahl LKW zum Huckepack-Transport zuzulassen

- Auch im **Preisbereich** sind im Auftrag des Bundes gewisse Massnahmen in Prüfung, um einen zusätzlichen Anreiz zur Benutzung der schweizerischen Huckepackstrecken zu schaffen.

Darüber hinaus bestehen weitere Möglichkeiten für den **mittel- bis langfristigen Ausbau:**

- Im Leistungsbereich kann die heutige Kapazität bis auf etwa 20 Zugspaare ausgebaut und damit etwa verdoppelt werden; dies wird die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial bedingen.
- Schrittweise werden dazu auch die Terminals im Norden und vor allem im Süden weiter ausgebaut werden müssen.

- Schliesslich sind die völlige Anpassung des Profils an die LKW-Eckhöhen und weitere Verkürzungen der Reisezeit anzustreben. Diese wichtigen Forderungen können allerdings nur beim Bau eines neuen Basistunnels (NEAT) mit sinnvollem Aufwand erfüllt werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die SBB alles daran setzen, um ihr Angebot Cargo Combi zielstrebig auszubauen. Sie verfügen nach den ersten 20 Jahren über ein solides Fundament für eine ebenso erfolgreiche Expansion in der Zukunft. Wichtig ist und bleibt die enge Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, vom Verfrachter über die Strassenpartner bis zu den wichtigen Stützpfeilern HUPAC und INTER-CONTAINER sowie - last but not least - den beteiligten Partnerbahnen in Europa.

Beilage 1.1

Gütertransporte im Nord-Süd-Verkehr mit Italien

Gesamtverkehr auf dem Land- und Seeweg

	1970		1985		Veränderung		
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	% p.a.
T O T A L	52,7	100	82,5	100	+ 29,8	+ 56	+ 3,7
B a h n	21,6	41	25,9	31	+ 4,3	+ 20	+ 1,3
S t r a s s e	5,2	10	30,2	37	+ 25,0	+ 481	+ 32,0
S c h i f f	25,9	49	26,4	32	+ 0,5	+ 2	+ 0,1

Quelle: Komp. MG, C 21

Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

Beilage 1.2

Gütertransporte im Nord-Süd-Verkehr mit Italien

auf dem Landweg

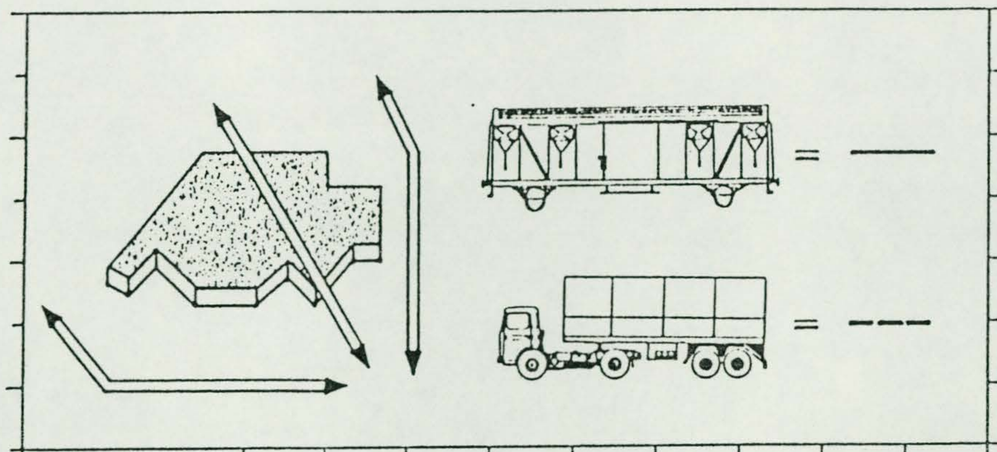
		1970		1985		Veränderung		
		Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	% p.a.
TOTAL		26,8	100	56,1	100	+ 29,3	+ 109	+ 7,3
Bahn	CH	10,4	39	10,6	19	+ 0,2	+ 2	+ 0,1
	F	5,9	22	9,5	17	+ 3,6	+ 61	+ 4,1
	A	5,3	20	5,8	10	+ 0,5	+ 9	+ 0,6
	Total	21,6	81	25,9	46	+ 4,3	+ 20	+ 1,3
Strasse	CH	0,1	(0,4)	0,9	(1,6)	+ 0,8	+ 800	+ 53,3
	F	2,4	9	10,7	19	+ 8,3	+ 346	+ 23,1
	A	2,7	10	18,6	33	+ 15,9	+ 589	+ 39,3
	Total	5,2	19	30,2	54	+ 25,0	+ 481	+ 32,0

Quelle: Komp. MG, C 21

Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

Gütertransporte zwischen Italien und Nordeuropa

via Frankreich, Schweiz und Österreich auf SCHIENE und STRASSE



Mio t

20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0

1965 1970 71 72 73 74 1975 76 77 78 79 1980 81 82 83 84 1985 86 87 88 89 1990

SBB/BLS
SNCF
OeBB
LKW-A
LKW-F
LKW-CH
A
F
CH
*)

Quelle: C 21

*) Neue Erhebungsart in Oesterreich. Wegen Umstellungsschwierigkeiten kann das neue Niveau erst mit dem Ergebnis pro 1986 beurteilt werden.

Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

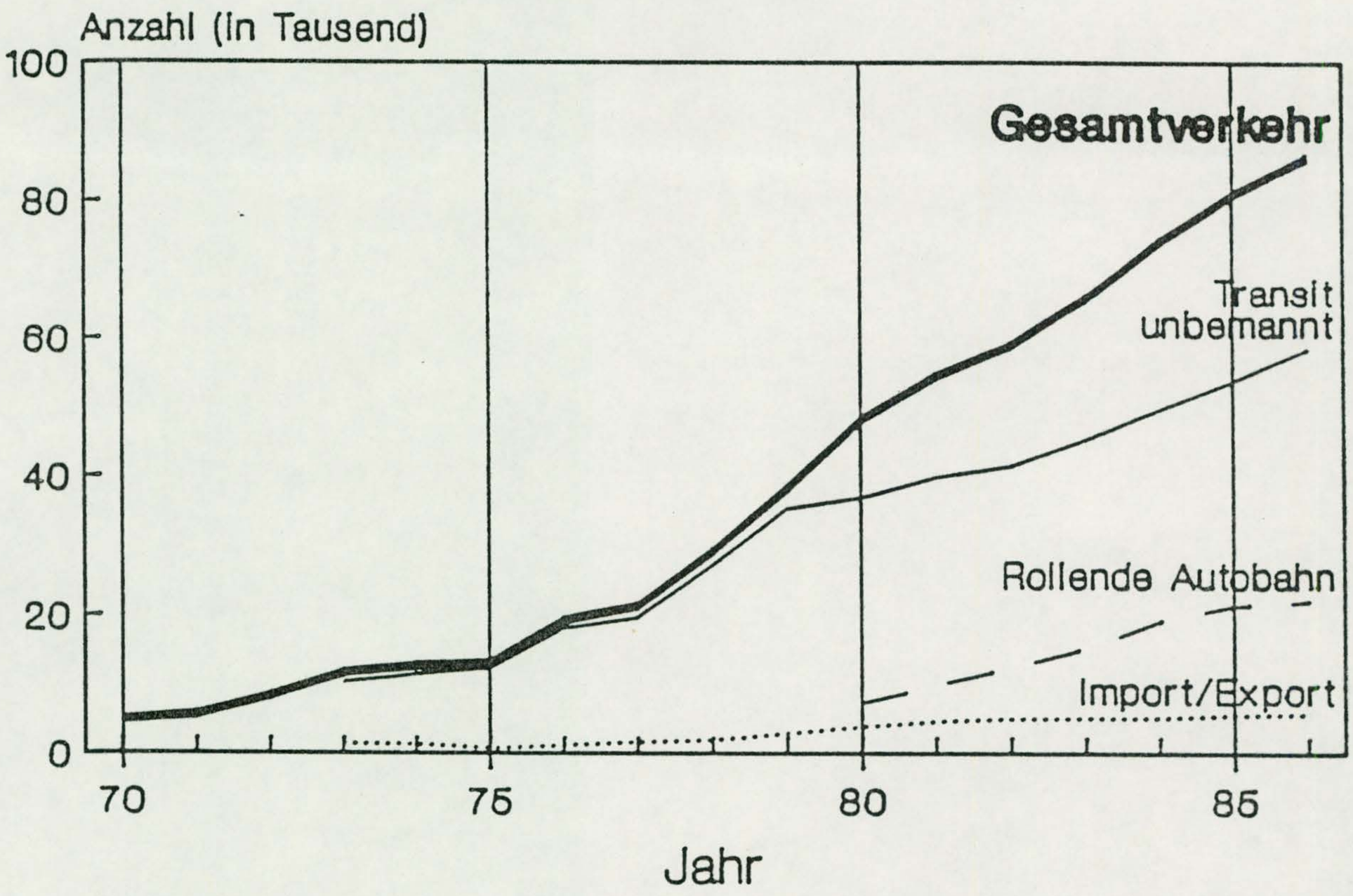
Beilage 1.3
C 23

Beilage 2

HUCKEPACKVERKEHR 1970 - 1986

Sendungen pro Jahr

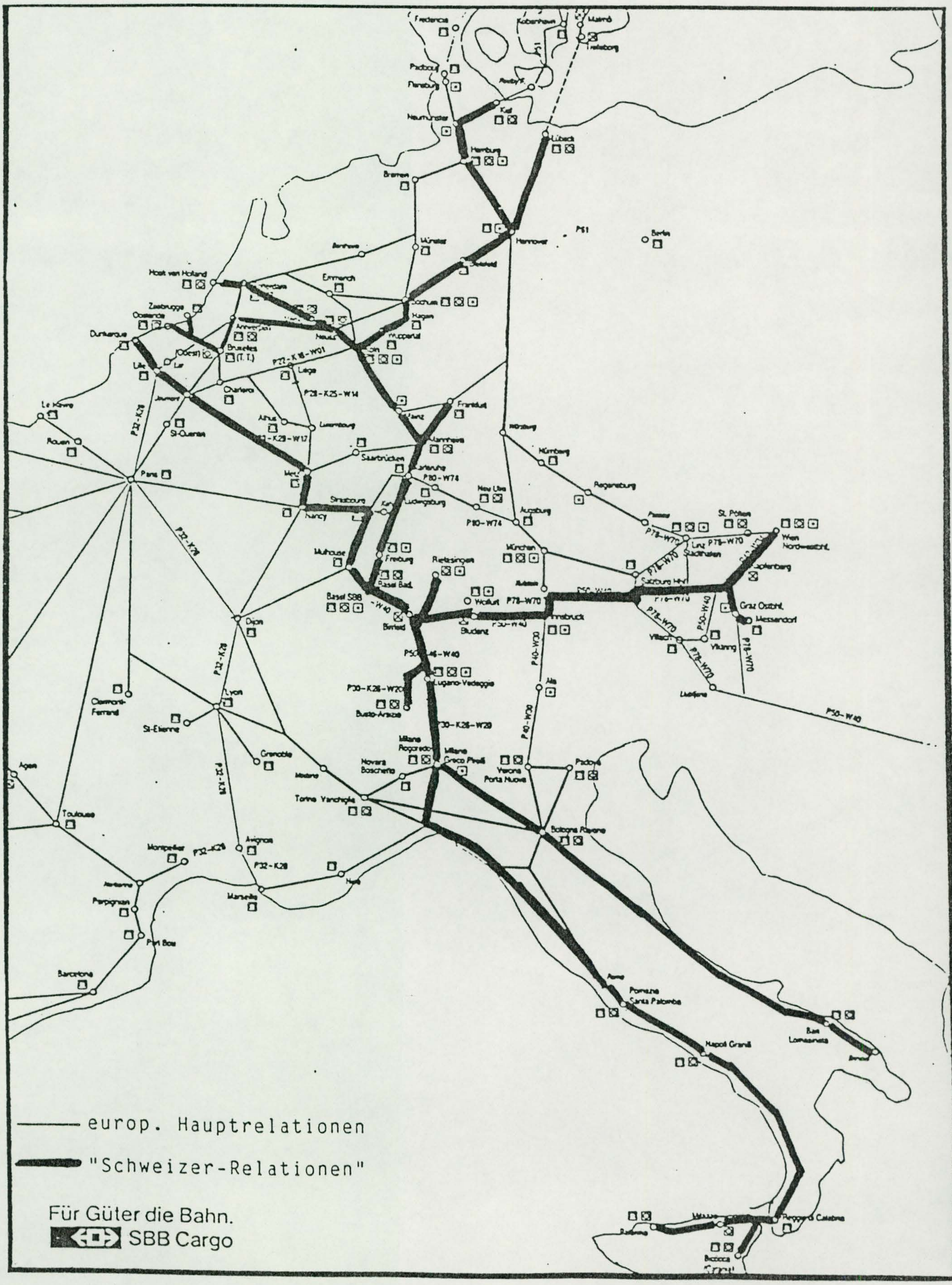
(ohne Altdorf - Cadenazzo)



Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

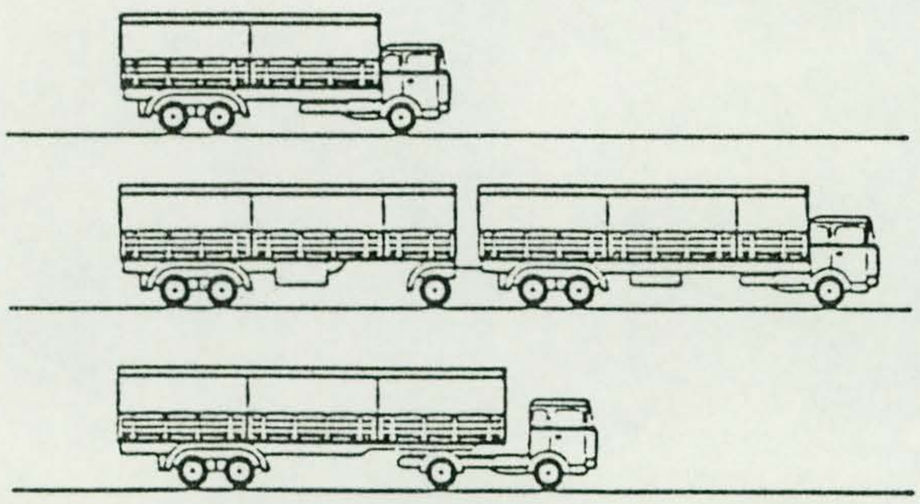
Beilage 3

HUCKEPACK RELATIONEN

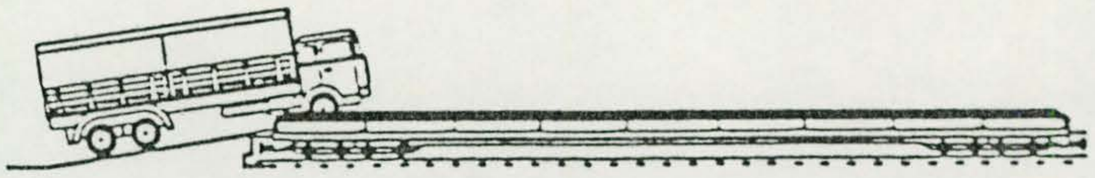

Frederica
Kobenhavn
Malmö
Helsingborg
Padborg
Flensburg
Kiel
Neumünster
Lübeck
Hamburg
Bremen
Hannover
Berlin
Minden
Amhem
Emmerich
Hoek van Holland
Zeebrugge
Oostende
Dunkerque
Antwerpen
Bruxelles (F. fl.)
Gent
Liège
Charleroi
Aachen
Köln
Wuppertal
Dortmund
Essen
Le Havre
Rouen
Paris
Amiens
St-Quentin
Luxembourg
Saarbrücken
Mannheim
Karlsruhe
Frankfurt
Würzburg
Nürnberg
Regensburg
Augsburg
München
Ingolstadt
Metz
Nancy
Strasbourg
Ludwigshafen
Mulhouse
Freiburg
Basel Bad.
Basel SBB
Bern
Olten
Rietasingen
Winterthur
Zürich
Buchs
Innsbruck
Salzburg Hbf
Linz
Wien Nordwestbf.
Wien Meidling
Villach
Klagenfurt
Graz Ostbf.
Graz Messendorf
Spielfeld-Strass
Dijon
Clermont-Ferrand
St-Etienne
Lyon
Grenoble
Chambéry
Modane
Torino Smistamento
Milano Rogoredo
Milano Greco Pirelli
Novara Boschetto
Verona Porta Nuova
Padova
Bologna Ravone
Ancona
Pescara
Roma Smistamento
Napoli Granili
Napoli Traccia
Reggio di Calabria
Agen
Toulouse
Montpellier
Avignon
Marseille
Nice
Perpignan
Port Bou
Barcelona
P22-K24
P22-K26
P22-K28
P22-K29-W12
P28-K25-W14
P22-K18-W01
P30-K26-W20
P30-K26-W29
P40-W00
P50-W40
P78-W70
P50-W40
P50-W40
P50-W40

Huckepack: Transporttechniken

1. Transport von ganzen Lastwagen oder Sattelzügen (Rollende Autobahn)



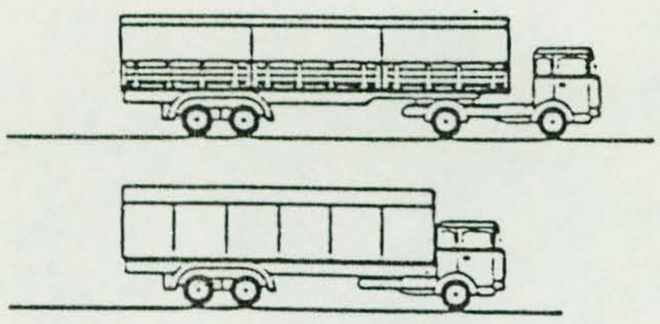
Strassenfahrzeuge Lastwagen Anhängerzug
Sattelmotorfahrzeug



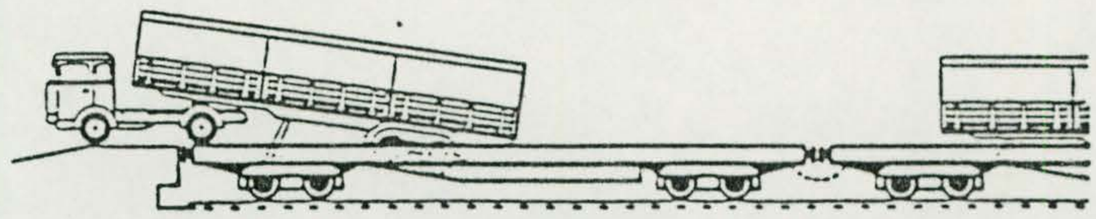
Verlad Auf- und Ablad immer vorwärts über eine bewegliche oder feste Stirnrampe. Horizontalverlad, Chauffeur in der Regel im Zug.

Eisenbahnwagen Niederflurwagen (neuer Typ) 8-achsig, 18 m, 42 t Nutzlast.

2. Transport von Sattelanhängern und Wechselbehältern (Unbemannter Verkehr)



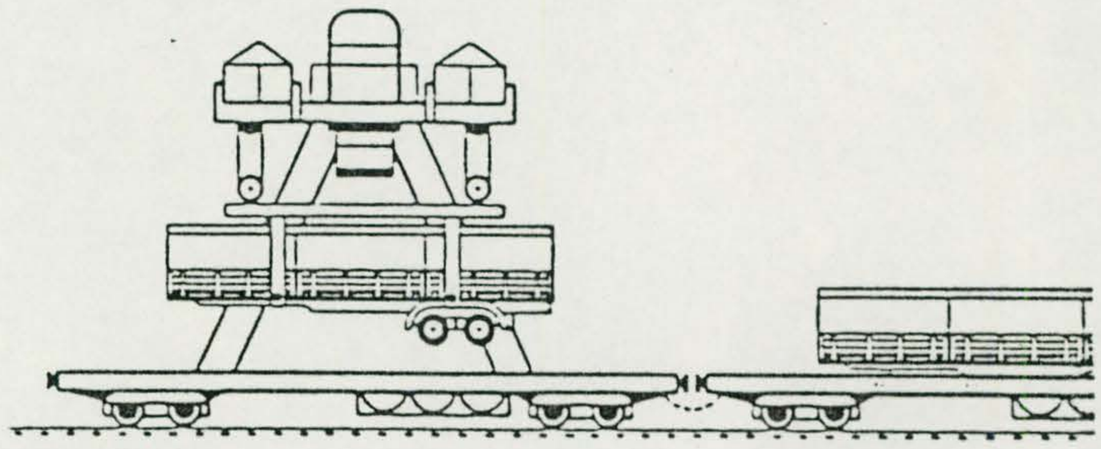
Strassenfahrzeuge Sattelmotorfahrzeug
Lastwagen mit Wechselbehälter



Verlad Horizontalumschlag
Rückwärts Verlad, vorwärts Entlad

Eisenbahnwagen Wippenwagen 4-achsig, paarweise einsetzbar, je Paar 74 t Nutzlast.

Taschenwagen 4-achsig, Nutzlast für Sattelanhänger 37 t, nur Vertikalumschlag möglich.



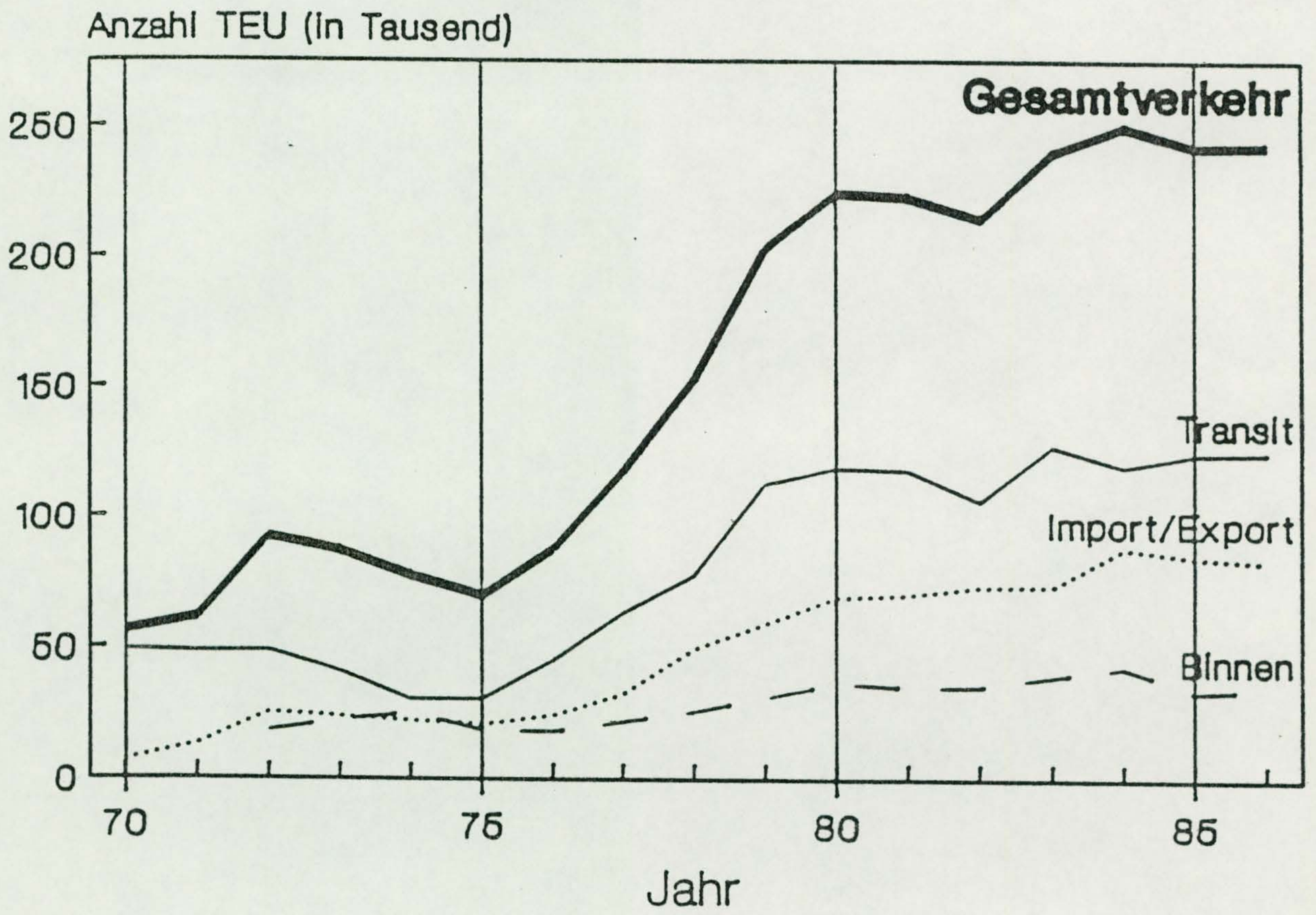
Verlad Vertikalumschlag mit Kran.

Eisenbahnwagen Taschenwagen, auch geeignet für Sattelanhänger
(Verlad auch auf Flachwagen mit Sondereinrichtung möglich).
Nutzlast 44 t

Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

Beilage 5

Grosscontainerverkehr 1970 - 1986
Einheitscontainer (TEU)



Für Güter die Bahn.
SBB Cargo

Pressefahrt SBB

13.8.1987

Deutsche Bundesbahn

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987 12 00h

Embargo jusqu'au

Huckepack und Container als Alternative im Güterverkehr

Die Deutsche Bundesbahn (DB) als Partner der Schweiz im kombinierten Verkehr

Günther Lorenz, Ministerialrat, Hauptabteilung Güterverkehr, DB

Die Huckepack- und Container-Verkehre, welche die DB seit 20 Jahren in erfolgreicher Partnerschaft mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der Relation Bundesrepublik Deutschland - Schweiz und im Transit aus Richtung Benelux/Skandinavien durch die Schweiz aufgebaut hat, haben bis 1986 eine Grössenordnung von rd 72 000 Huckepackeinheiten und rd 93 000 Containern erreicht. Dass diese Verkehre damit am gesamten internationalen Huckepackverkehr der DB einen Anteil von rd 35 % und am gesamten internationalen Containerverkehr der DB von rd 20 % darstellen, unterstreicht die Bedeutung dieser Zusammenarbeit SBB - DB im kombinierten Verkehr. Denn im konventionellen Schienengüterverkehr liegt der Anteil der Schweizerverkehre nur bei rd 12 % am gesamten internationalen Verkehr der DB.

Die Basis dieser Zusammenarbeit wurde bereits 1967 gelegt, einerseits mit der Gründung der Schweizerischen Huckepackgesellschaft HUPAC AG, zum andern mit der Einführung des "Europäischen Wagenladungstarifs Nr 9145 für Transcontainer"; dieser wurde und wird seines roten Einbandes wegen das "rote Monster" genannt und stellt den Einkaufstarif für INTERCONTAINER dar, zu deren Gründunmitgliedern SBB und DB zählen. Neben INTERCONTAINER als der gemeinsamen Spezialgesellschaft der europäischen Eisenbahnn hat zum gemeinsamen Erfolg im Containerverkehr nach und von der Schweiz vor allem die Spediteur-Vereinigung "Groupement Fer" in Basel beigetragen. Im Huckepackverkehr darf die deutsche Huckepackgesellschaft KOMBIVERKEHR KG als weiterer Partner von Anbeginn an nicht ungenannt bleiben. KOMBIVERKEHR KG und HUPAC AG arbeiten ähnlich eng und vertrauensvoll miteinander wie SBB und DB; dass dabei die Meinungen nicht immer von Anbeginn an ungeteilt sind, liegt in der Natur der Sache.

Die praktische Zusammenarbeit begann mit der Verlängerung der Stammlinie Melide - Basel der HUPAC für erste unbegleitete internationale Huckepack-Sendungen 1968 bis Mannheim und 1969 bis Köln. Es waren dies die ersten regelmässigen Huckepackverkehre in Europa überhaupt. Im übrigen fanden damals auch in der Bundesrepublik Deutschland erste Probeverkehre statt.

Neben den partnerschaftlichen Bemühungen um Verbesserung der Transportzeiten unter Verkürzung vor allem auch der Grenzaufenthalte sowie um eine marktgerechte Preisgestaltung ist als hervorragendes Ergebnis der nunmehr 20 Jahre langen deutsch-schweizerischen Zusammenarbeit im Huckepackverkehr die Initiative der SBB zur gemeinsamen Entwicklung der "Rollenden Autobahn" mit der DB zu nennen. Mit der Eröffnung der "Rollenden Autobahn" Freiburg i.B. - Milano Greco Pirelli 1983 wurde zugleich der insbesondere für diese Verkehre in Richtung Süden von der DB grosszügig ausgebaute Umschlagbahnhof Freiburg eingeweiht; zuvor verkehrte bereits zwischen Freiburg und Lugano eine "Rollende Landstrasse".

Für die DB ist die "Rollende Landstrasse" aus wirtschaftlichen Gründen zunehmend problematisch. Denn, anders als in der Schweiz, ist es in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht gelungen, den Huckepackverkehr den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der DB zuzuordnen und entstehende ungedeckte Kosten abgegolten zu erhalten. Dass gerade internationale Verbindungen wie Freiburg - Lugano oder Milano für die DB wegen der Kürze der DB-Strecke und des entsprechenden Frachtanteils zu ungedeckten Kosten führen, liegt auf der Hand.

Im Containerverkehr dominierte bald der Verkehr zu und von den norddeutschen und den ARA-Häfen vor allem auch von und nach Italien im Transit durch die Schweiz. Hier galt es nicht nur, gemeinsam die Beförderungsqualität auf der Schiene bis hin zu den nach Taktfahrplan fahrenden sogenannter "metronomisierten Verkehren" der Jahre ab 1985 zu steigern, sondern auch eine Vielzahl kommerzieller Fragen bis hin zu wachsenden Währungsproblemen zu lösen. Wenn das über Jahre gelungen ist, so ist das vor allem der guten und partnerschaftlichen Kooperation zwischen allen Beteiligten zu danken.

Es bleibt zu hoffen, dass es auch der seit 2 Jahren gegenüber dem Ganzbahnweg von und nach der Schweiz sowie neuerdings auch gegenüber Transitverkehren durch die Schweiz reger gewordenen Basler Rheinschiffahrtskonkurrenz nicht gelingt, Schatten auf diese erfolgreiche und solidarische Zusammenarbeit von Bahnen und INTERCONTAINER zu werfen.

Dies umsomehr als die SBB seit 1986 Mitglied im Container-Pool europäischer Eisenbahnen mit INTERCONTAINER sind, und sich nunmehr die Zusammenarbeit SBB/DB nach dem erfolgreichen Aufbau der Transcontainerverkehre auch im Aufbau von europäisch-kontinentalen Containerverkehren neu bewähren muss und bewähren wird. Ähnliches gilt für den Aufbau von europäischen Festlandverkehren mit Wechselbehältern, insbesondere Kühlwechselbehältern, unter INTERCONTAINER-Regie und Mitarbeit von INTERFRIGO.

Es steht ausser Frage, dass in Zukunft Huckepack- und Containerverkehr als moderne, marktfähige Angebotsform des kombinierten Verkehrs an Bedeutung zunehmen und als echte Alternative zum durchgehenden Strassenverkehr weiter ausgebaut werden. So ist die DB derzeit dabei, den kombinierten Verkehr neben dem Ganzzug- und dem Einzelwagenverkehr als ein eigenständiges Produkt, das die arteigenen Vorteile von Schiene und Strasse verbindet, mit hohen Leistungsstandards weiterzuentwickeln. Im Rahmen ihrer Konzeption "KLV-Neu" wird die DB das Leistungsangebot neu strukturieren und im Rahmen eines relationsbezogenen Marktangebotes über Mehrfachabfuhren (bis zu 3 pro/Tag) mit Direktzügen zwischen aufkommensstarken Terminals LKW-adäquat gestalten. Mit diesem neuen Konzept, das nach erfolgreicher Umsetzung im Binnenverkehr auch auf den internationalen Verkehr ausgeweitet werden soll, werden die Voraussetzungen geschaffen, über dieses alternative Leistungsangebot Schiene/Strasse den steigenden Anforderungen des Marktes auch im Hinblick auf einen liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkt weiterhin gerecht werden zu können. Auch insoweit kann und wird sich die traditionell gute Zusammenarbeit von SBB und DB, von HUPAC und KOMBIVERKEHR ebenso bewähren, wie sie es in den 20 Jahren von 1967 bis 1987 getan hat. Die Deutsche Bundesbahn ist bereit, hierzu ihre Beiträge zu leisten.

DB, Z HVB - G 2 Vgtgh 1-O- Frankfurt (M), August 1987

PRESSEMITTEILUNG NOTE DE PRESSE PRESS RELEASE

13b/87

intercontainer

Margarethenstrasse 38
Postfach
CH-4008 Basel

Telefon 061 45 25 25
Telex 962 298 ITC CH
Telefax 061 45 25 45

K U R Z I N F O

PRESSEFAHRT SBB

Grenzüberschreitender Kombinierter Verkehr

Basel/Lugano, 13. August 1987 - Intercontainer ist die gemeinsame Marketingagentur der europäischen Bahnen für die Organisation und die Förderung der containerisierten Transporte auf dem Festland. Ihre Aufgabe besteht darin, den Bahnen den grösstmöglichen Anteil an grenzüberschreitenden Container- und Wechselbehälter-Verkehren zuzuführen und noch nicht containerisierte Verkehre über das Angebot eines kombinierten Schiene/Strasse-Transports für die schienenorientierte Containerbeförderung zu gewinnen. Dazu unterhält sie zur Stützung der nationalen Eisenbahngesellschaften einen Park von 3 200 Containertragwagen, die im Laufe des nächsten Jahres um weitere 860 Einheiten ergänzt werden.

Intercontainer arbeitet eng mit den Bahnen, ihren Muttergesellschaften, zusammen: Die SBB ist ihr Partner in der Schweiz.

Der Aktionsradius von Intercontainer erstreckt sich auf 25 europäische Länder. 1986 fuhr die Gesellschaft insgesamt über 9 Millionen Tonnen ein; das entspricht einer Menge von 890 000 TEU (Zwanzig-Fuss-Einheit) oder 700'000 Containern.

Für die Schweiz kann Intercontainer als das Tor zum Meer bezeichnet werden. 80 Prozent der schweizerischen Übersee-Ex- und Importgüter sind containerisiert. Davon befördert Intercontainer einen Anteil von über 90 Prozent zu den Nord-, Süd- oder Westhäfen.

Wirksam entlastet Intercontainer die helvetischen Strassen: 1986 beförderte sie 125 000 TEU oder 90 000 Container im Transit und 83 000 TEU oder 64 000 Container im Ex-/Import Schweiz; die Menge entspricht etwa 400 Lkw-Fahrten täglich.

Da das Transitpotential noch nicht ausgeschöpft ist, sind in diesem Bereich - ebenso wie im Ex-/Importbereich Steigerungen der Intercontainer-Verkehre mit der Schweiz möglich.

Redaktion: Rodolfo Ciucci, Tel. (061) 45 23 97

PRESSEMITTEILUNG NOTE DE PRESSE PRESS RELEASE

13a/87

intercontainer

Margarethenstrasse 38
Postfach
CH-4008 Basel

Telefon 061 45 25 25
Telex 962 298 ITC CH
Telefax 061 45 25 45

PRESSEFAHRT SBB

Grenzüberschreitender Kombinierter Verkehr

Basel/Lugano, 13. August 1987 - Laut Claude Durand, Generaldirektor von Intercontainer, Basel, können gemäss einer streng ökonomischen Sichtweise die Wachstumsraten des internationalen Warenaustausches im Nord-Süd-Verkehr als durchaus positive Indikatoren einer gesunden Wirtschaft betrachtet werden. Doch stellt der erstarkte Verkehrsfluss Transitländer wie die Schweiz oder Österreich zunehmend vor beachtliche Probleme. Die beförderte Gesamttonnage der Güter ist in fünfzehn Jahren auf das Doppelte ihres ursprünglichen Volumens angeschwollen. Unter den Verkehrsträgern gewinnt die Strasse an Boden und hat die Eisenbahn ins Abseits gedrängt.

Um der wachsenden Güterlawine auf den Transitstrassen Herr zu werden, wären hohe Investitionen erforderlich. Diese Lösungsalternative ist allerdings über die finanzielle Belastung hinaus auch mit beachtlichen Einbussen bezüglich der Lebensqualität in den betroffenen Regionen und mit gravierenden ökologischen Problemen behaftet. Das lässt, als weitere, umweltfreudlichere Lösungsmöglichkeit, auf die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Verkehrsunterbaus schliessen, der eine Entlastung der Strasse und eine vermehrte Kanalisierung des Güterstromes auf die Schiene bewirkt. Innerhalb ihrer Spielräume haben die europäischen Eisen-

intercontainer

bahnen diesbezüglich durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs die Voraussetzungen zur Festigung ihrer Position geschaffen.

Die Schweiz im Zentrum Europas

Wird die Schweiz weiterhin - was kaum zu vermeiden sein dürfte - ihre Rolle als Verkehrsknotenpunkt wahrnehmen und einen wichtigen Beitrag zum europäischen Güteraustausch leisten, ohne ein vom Nutzen ausgeschlossener leidtragender Partner zu werden, sind die richtigen verkehrspolitischen Entscheidungen zu treffen. Mittelfristig muss vermutlich ebenso mit einem zweimaligen Anschnellen des Transitgüterverkehrs gerechnet werden: Ein erster Schub wird mit der Liberalisierung der Märkte in der EG heranrollen, ein geringerer Schub ist mit der Eröffnung des Kanaltunnels zu erwarten. Aus diesen Gründen ist die Gewährleistung der Effizienz des geeignetsten Verkehrsträgers von vorrangiger Bedeutung. Im Wissen um diese Situation fördert die Schweiz in einem höheren Masse als andere Partnerländer den Eisenbahnverkehr und - als Trumpfkarte - den Kombinierten oder Intermodalen Verkehr.

Containerisierung der Waren

Wurden in den letzten Jahren sprunghafte Zuwachsraten der jährlich im grenzüberschreitenden Verkehr beförderten Güter verzeichnet, ist ebenso auf die mit einhergehende Containerisierung der Waren hinzuweisen. Gemäss dieser Tendenz zur Containerisierung sind für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene folgende Eigenschaften des Lade- und Transportbehäl-

ters ausschlaggebend: Effektivität, bestmögliche Ausnützung des Ladevolumens, optimale Integration in die industrielle Logistik, hoher Transport-Kostendeckungsgrad bzw. niedere Transportkosten. In gleichem Masse ausschlaggebend ist jedoch auch eine länderumspannende Transportorganisation, deren Aufgabe es ist, die notwendige Infrastruktur aufzubauen und zu unterhalten, damit alle Eisenbahnen als ein Ganzes im Transportmarkt auftreten können.

Auftrag der Intercontainer

In diesem internationalen Umfeld ist Intercontainer als alleinige gemeinsame Marketinggesellschaft der europäischen Bahnen für die Vermarktung der grenzüberschreitenden Container- und Wechselbehältertransporte zuständig.

Intercontainer wurde 1967 von elf Bahngesellschaften und der Interfrigo gegründet. Seither hat sie den intermodalen Verkehr massgebend geprägt und ist heute zur grössten Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr in Europa angewachsen (23 Mitglieds-Bahnen in Ost und West, mit zwei weiteren Bahnen bestehen Sonderverträge). In ihrer Rolle als gemeinsame Tochter der europäischen Bahnen wahrt sie konsequent die Interessen der Schiene auf dem gesamten europäischen Netz.

Insgesamt befördert Intercontainer an die 700'000 Einheiten jährlich, indem sie die Kombination Schiene/Strasse nutzt. Der Kombinierte Verkehr bietet sowohl bei Überseetransporten (Verkehr zwischen den Seehäfen und dem Hinterland) als auch bei reinen Festlandtransporten zwischen den über 500 Terminals auf dem Kontinent deutliche Vorteile. Grosse Distanzen werden dabei per Bahn überbrückt. Nur kurze An- und Ablieferungsstrecken werden von Lastwagen bedient.

Seit ihrer Gründung verzeichnet Intercontainer stetig wachsende Tonnage-Umsätze. 1986 fuhr die Gesellschaft über 9 Millionen Tonnen ein. Auch die neueste Entwicklung auf einem nun 14 Länder umfassenden Gebiet, der Intercontainer-Pool, ist von Erfolg gekrönt.

Der rasante Volumenzuwachs der Pool-Verkehre lieferte in den vergangenen Jahren den Bedarfsnachweis für diese Dienstleistung. 1986 zum Beispiel erfuhren sie eine Verdopplung des Aufkommens gegenüber dem Vorjahr. Entsprechend werden jetzt seitens Intercontainer und der angegliederten Eisenbahnen die organisatorischen und technischen Strukturen gestärkt. Damit wird der europäische Güteraustausch auch innerhalb des potentiellen Kundenkreises des Pools vermehrt der Schiene zugeführt werden können und die Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Bahn zum Tragen kommen.

Innerhalb des Pools wird ein komplettes Leistungspaket einschliesslich Haus-Haus-Transport von Containern und Gestellung der Boxen angeboten. Mit diesem einmaligen Service verfolgen die Bahnen die Absicht, auch denjenigen Kunden, die nicht bereits über eigene oder geeignete Behälter verfügen, einen leichten Einstieg in den Kombinierten Verkehr zu ermöglichen.

Als Mitglied wird die Schweiz noch diesen Monat 20 neue Container in den Pool einbringen.

Intercontainer: Für die Schweiz das Tor zum Meer

Insgesamt 80 Prozent der schweizerischen Übersee-Exportgüter werden in Containern befördert. Im Import, nach Abzug der Massengüter wie Erdöl, Getreide, Autos, wird das übliche Kaufmannsgut aus Übersee ebenfalls zu über 80 Prozent in Containern spediert. Der Anteil Intercontainers an diesen Verkehren

ist heute mit über 90 Prozent am Schweizer Export/Import der beladenen Container erstranging. Die Gesellschaft bedient neutral alle Häfen in Nord-, Süd-, Westeuropa, ohne Einzelinteressen zu bevorteilen.

Gesamthaft transportierte Intercontainer letztes Jahr 125'000 TEU (Zwanzig-Fuss-Einheit) oder 90'000 Container im Transit und 83'000 TEU oder 64'000 Container im Import/Export der Schweiz. Das entspricht etwa 400 Lkw-Fahrten täglich.

Von den auf der Schiene besonders sicher beförderten Gefahrgütern der Basler Chemieunternehmen bis zu Katzenstreu wird beinahe alles transportiert. Spricht man von Reichweite, so ist sie innerhalb Europas kaum begrenzt. Von Zürich bis zur russischen Grenze bei Zahony-Cop, wo auf die transsibirische Eisenbahn umgeschlagen wird, von der Innerschweiz nach Madrid oder Skandinavien, das sind nur zwei Beispiele von Transporten, die im Warenaustausch zwischen 25 Ländern über Intercontainer erfolgen können.

Die in Basel domizilierte internationale Gesellschaft belgischen Rechts mit einem Umsatz von annährend 500 Millionen SFr hat - über die enge Zusammenarbeit mit der SBB hinaus - Kontakte mit allen führenden Schweizer Banken. Sie gilt ebenso als gefragter Arbeitgeber (270 Angestellte) auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt. Im Rahmen von periodischen Grossinvestitionen hat sie einen Wagenpark von zur Zeit 3 117 Containertragwagen angeschafft. Weitere 600 Wagen werden derzeit von der Konstruktionsfirma geliefert, und die nächste Staffel, 260 Wagen mit Liefertermin 1988/89, wurde bereits bestellt.

Redaktion: Rodolfo Ciucci, Tel. (061) 45 23 97

Pressefahrt SBB
13. August 1987

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987
Embargo jusqu'au

20 JAHRE HUPAC

Pietro Ris, Verwaltungsratspräsident der HUPAC AG, Chiasso

Die zwanzigjährige Geschichte der HUPAC lässt sich zusammenfassen als der erfolgreiche Versuch, einen gemeinsamen Nenner für die konkurrierenden Techniken Schiene und Strasse zu finden. Nur wenige erkannten in der Hochkonjunkturperiode der 60er Jahre das Bedürfnis nach einem derartigen gemischten Verkehr, und die Forderung, konkrete Schritte zu einem sinnvollen Zusammengehen der beiden wichtigen Verkehrsträger zu unternehmen, fand selten Anklang. HUPAC bot aber schon zu jener Zeit eine praxisnahe Lösung für die Zusammenarbeit an - ein Angebot, das seither ein dauerndes Wachstum verzeichnen konnte und dem in Zukunft noch mehr Bedeutung zukommen dürfte. Bei ihrer Tätigkeit liess sich die Firma HUPAC von der strengen Anwendung des Wirtschaftlichkeitsprinzips leiten.

Weshalb wir eine noch engere Zusammenarbeit Schiene - Strasse im Huckepackverkehr befürworten, möchten wir kurz wie folgt darlegen:

1. Die Route über die Schweiz ist bekanntlich die direkteste Verbindung zwischen den industriellen Zentren Nordeuropas und Italiens. Die Huckepacksendungen erreichen ihre Bestimmungsorte über unser Land am schnellsten.

2. Im Ausland sind höhere Fahrzeuggewichte zugelassen als in der Schweiz. Der Huckepackverkehr ermöglicht Strassenfahrzeugen, die unsere Normen überschreiten, den Transit durch die Schweiz. Davon profitieren auch die schweizerischen, international tätigen LKW-Unternehmungen.

3. Der Huckepackverkehr will dem Strassentransporteur ermöglichen, seine Fahrzeuge rasch, sicher und kostengünstig über weite Strecken zu befördern.

4. Von Interesse ist der Huckepackverkehr mehr denn je aus Gründen des Umweltschutzes und einer vernünftigen Verkehrsteilung.

5. Die meisten europäischen Länder streben vermehrt gemeinsame Ziele im Verkehrsbereich an. Der Huckepackverkehr ermöglicht unserem Lande, die Zusammenarbeit mit den internationalen Gemeinschaften im Sektor Verkehrspolitik zu verbessern. Dies erleichtert der Schweiz die Wahrnehmung ihrer Interessen in Europa.

6. Die immer engere und wirksamere Zusammenarbeit der Bahnen mit den bedeutendsten Strassentransporteuren Europas fördert das gegenseitige Verständnis und schafft die besten Voraussetzungen für eine Verkehrspolitik, die auch die Interessen der Verladerschaft berücksichtigt. Dies begünstigt wiederum die internationalen Handelsbeziehungen.

7. Der Huckepackverkehr ist eine wertvolle Alternative, um Kunden, deren Transporte eine besondere Behandlung seitens des Transportführers erheischen, die Vorteile der gemischten Beförderung auf der Strasse und der Schiene anzubieten.

Mit dem Huckepackverkehr eng verknüpft ist das Problem der Verfügbarkeit von genügendem Wagenmaterial und leistungsfähigen Umschlaganlagen in den Kopfbahnhöfen. Damit hängt allgemein die wichtige Investitionsfrage (bedeutende Anschaffungs- und Ausbauinvestitionen) zusammen. Die zum Teil komplexe Problematik (betriebliche, technische, bauliche und kommerzielle Probleme) bedarf einer laufenden, eingehenden Erörterung zwischen den interessierten Bundesstellen, den SBB, den übrigen Bahnen und unserer Unternehmung, an welcher erstrangige Strassentransportfirmen finanziell beteiligt sind.

HUPAC ist, als eine der wenigen HP-Gesellschaften in Europa, **Eigentümerin des eingesetzten Wagenmaterials.** Ihr eigener Wagenpark zählt heute über 500 Ladeplätze, in die rund 63 Millionen Franken investiert sind. HUPAC, als privatwirtschaftliche Unternehmung betrieben, ist bemüht, ihre Identität als Privatbewirtschaftungsgruppe für Rollmaterial des gemischten Verkehrs zu wahren. Da die moderne Technik stets neue Wagentypen entwickelt, lassen sich kostspielige Neuinvestitionen nicht vermeiden. Dementsprechend sind Abschreibungen zu tätigen. Im Einklang mit dem tatsächlichen Ansteigen der Nachfrage nach kombinierten Transporten bleibt das Ziel, bei möglichst tiefen Betriebskosten möglichst gute Erträge zu erwirtschaften, was voraussetzt, dass das Rollmaterial ständig rasch umläuft. Die Rotationskontrolle, die durch EDV rund um den Tag gewährleistet wird, schafft die Voraussetzungen zu einem optimalen Umlauf unserer aufwendigen Spezialwagen. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass sich die Auslastungsrate vor allem in den ausländischen Terminals durch sofortige Rückbeladung nicht verschlechtert und sichert über diesen Weg die Paarigkeit der Verkehre.

HUPAC besorgt, teils in eigener Regie, teils mit ausländischen HP-Gesellschaften, den Betrieb in den **Terminals**, deren optimale Bewirtschaftung, analog dem Rollmaterial, von Bedeutung ist. Terminals sind ein wichtiges Glied in der Transportkette des Huckepackverkehrs. Sie haben kontinuierlich den Transportfluss zu gewährleisten und den Sammel- und Verteil-Gesetzmässigkeiten optimal Rechnung zu tragen. Ihre Effizienz muss stets mit den Anforderungen des Marktes einhergehen. Leistungsfähige Terminals haben deshalb ihren Standort in unmittelbarer Marktnähe, wo sie auch die grösste Anziehungskraft auf die Transportpotentiale ausüben können. Standorte und Kapazitäten der Terminals müssen stets an der Verkehrsentwicklung gemessen werden. Terminal-Infrastrukturen machen die Bereitstellung bedeutender Investitionen notwendig. HUPAC versucht über den Weg der kleinen Schritte ihr bisher erfolgreiches Terminalsystem, in Absprache mit den SBB und den übrigen Bahnen,an die neuen und künftigen Markterfordernisse

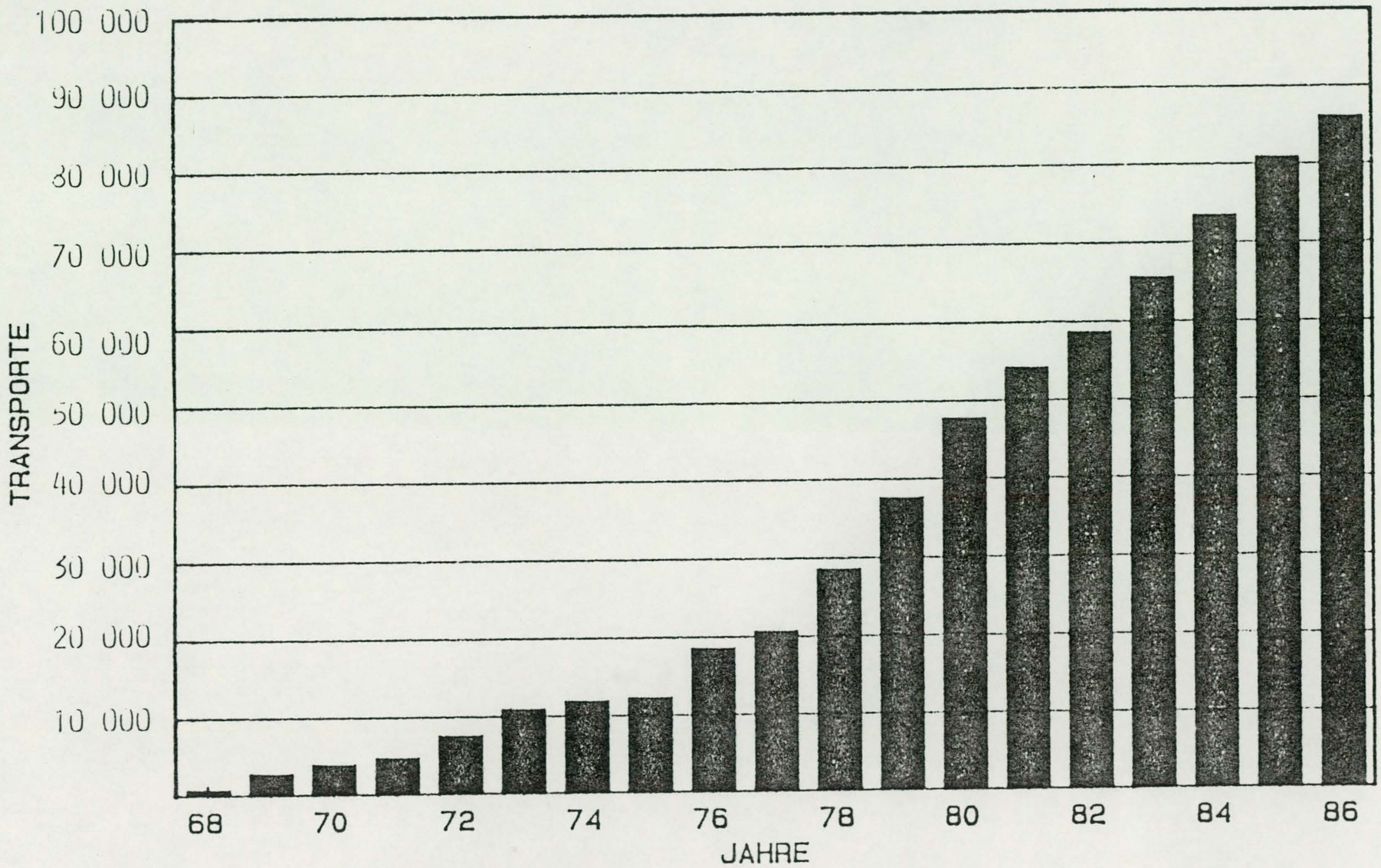
anzupassen. So z. B. was den norditalienischen Raum anbelangt, aber auch inbezug auf die Südschweiz, das schweizerische Mittelland und Süd-/Norddeutschland.

HUPAC transportiert vorwiegend im Transitverkehr. Insgesamt verkehren täglich 12 Zugspaare. Der Gesamtverkehr betrug 1987 86.275 Schwertransporte, die rund 2.5 Millionen Bruttotonnen aufwiesen. Das Angebot der HUPAC beruht bekanntlich auf den EG-Gewichten. So übernehmen wir Ladungen bis 25 t Nutzlast, im Flüssigkeitssektor sogar bis 54 t Nutzlast pro Eisenbahnwagen. Diese echte Alternative zum reinen Strassentransit trägt dazu bei, den Druck der EG, im Strassentransit Fahrzeuge mit 38 t bzw. 40 t brutto zuzulassen, zu mildern.
80 % der über 300 HUPAC-Kunden sind ausländische Unternehmungen und international tätige Spediteure.

Ueber den Terminal Aarau versucht HUPAC neuerdings einen Import-/Exportverkehr aufzubauen. Auch für diesen berücksichtigt unser Angebot die EG-Gewichte, denn dank der Wechselaufbauten-Technik können im Zustellungsgebiet der Schweiz 25 t Gesamt-Nettoladungen befördert werden (Aufteilung der Behälter in 2 x 7.15 m). Die geltenden gesetzlichen Vorschriften schliessen allerdings die Beförderung von Sattelaufliegern und kompletten LKW-Zügen mit 25 t Nutzlast mit der "Rollenden Autobahn" im Import/Export aus.

Die HUPAC wurde vor 20 Jahren gegründet. Aus bescheidenen Anfängen entwickelte sich unsere Unternehmung zu einer der bedeutendsten HP-Gesellschaften in Europa. Unsere Genugtuung darüber ist sicher berechtigt. Wir wollen jedoch, dass sich die HUPAC auch in den kommenden Jahren behaupten und ihre Aufgaben mit Erfolg lösen kann. Dazu braucht sie die Mitwirkung aller ihrer Kunden und Aktionäre, aber auch der Bahnen, vor allem der SBB, denen unsere Unternehmung für die langjährige wertvolle Mitarbeit zu Dank verpflichtet ist. Die HUPAC will weiterhin auf privatwirtschaftlicher Basis tätig sein. Sie ist überzeugt, dass diese unternehmerische Form die optimalste Geschäftsführung gewährleistet.

Verkehrsentwicklung HUPAC 1968 - 1986



Pressefahrt SBB
13. August 1987

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987 Rooh
Embargo jusqu'au

5

Huckepackverkehr: Entwicklungsmöglichkeiten aus technischer Sicht

Hans Eisenring, Generaldirektor SBB, Chef des Departements Technik

1. Generelle Bemerkungen

Im Hinblick auf die heutige verkehrspolitische Lage interessieren vor allem Lösungen, die kurz- und vielleicht mittelfristig realisierbar sind.

Mittel- und langfristig stellen wir - mit breiter Zustimmung - fest, dass wohl nur eine neue Alpentransversale die betrieblichen, technischen und marktmässigen Erfordernisse abzudecken vermag. Wie Sie wissen, laufen die Abklärungen für einen schweizerischen Variantenentscheid auf Hochtouren.

Ueberall sind Weiterentwicklungen möglich - auch wenn Grenzen in definierbaren Bereichen klarliegen (z.B. minimaler Durchmesser von Bahnrädern aus Sicherheitsgründen). Wir erwähnen hier die interessanten Anwendungen von Wechselbehältern (Hero, Kehricht-Zug), die aber in den Bereich der erweiterten Container-Anwendung einzureihen sind.

Bimodale Fahrzeuge werden in den USA erprobt und in Europa angepriesen, die FS entwickelt ein eigenes Verfahren. Alle diese Systeme müssten aber europaweit Unterstützung - und Anwendung finden, um wirtschaftlich interessant zu werden.

So bleiben wir heute bei der Kombination Strassen-Lastfahrzeug/Bahn-Güterwagen und versuchen hier kurzfristig Verbesserungen zu erzielen.

Es ist uns bekannt, dass Industrie und Verfrachter auch die heutigen LKW-Masse weiter vergrössern möchten; die SBB versuchen die Konstruktionen in Zusammenarbeit mit der Industrie in eine Entwicklungsrichtung zu beeinflussen, die bahnverfrachtbare Fahrzeuge bewirkt.

Auch werden Entwicklungen des allgemeinen Bahnverkehrs wie zB Mehrstromlokomotiven, Informatikbegleitung der Frachten, Zugleitsystem usf auf die Qualität und Leistung von Einfluss sein.

2. Fahrzeuge

a) Bahnfahrzeuge:

Niederflurwagen, vor allem für den begleiteten Verkehr (rollende Landstrasse) mit einfachstem Ladevorgang

Wagenbodenhöhe Typ NT 0,41 m

Taschenwagen für unbegleiteten Huckepackverkehr

Wagenbodenhöhen Typ TW 1 0,33 m
TW 3 0,25 m

(Container-und Wechselbehältertragwagen: Verladehöhe 1,175 m)

b) Strassenfahrzeuge:

Wir gehen grundsätzlich von einer Fahrzeugbreite von 2,50 m aus und definieren den Eckpunkt senkrecht auf der Fahrzeugebene (oder Strasse!)

Die heutige Strassen-Maximalhöhe wird mit 4 m angenommen; sie kann für Verladezwecke mit Hilfe der Strassenfahrzeug-Luftfederung um 10 cm abgesenkt werden. Die Dachformen können auch von Einfluss sein, da im Mittenbereich der Fahrbahnen (zwischen den Eckpunkten) je nach nationalem Bahnnetz noch Reserven vorhanden sind.

Es gilt nun, aus den definierten Fahrzeugmassen von Bahn und Strasse - unter Einrechnung von technisch und betrieblichen Sicherheitsreserven - die maximal möglichen Strassenfahrzeugdimensionen zu bestimmen.

3. Untersuchungen und Massnahmen

Für die Gotthardlinie sind in den letzten Monaten einige Verbesserungen erarbeitet worden.

31. Unter Ausschöpfung aller Toleranzen und Ausrundungen an den kritischen "Eckpunkten" lassen sich 0,05 m Eckhöhe gewinnen. Es sind Mehraufwendungen bei der Bereitstellung und Kontrolle der Huckepackzüge zu erwarten.

32. Durch den Einsatz von neuen Vermessungsgeräten gelingt es, Gleis-Lageungenauigkeiten schneller und genauer zu erkennen. Die Gewährleistung einer genauen Höhenlage in den Geraden und der Querneigung in den Kurven bringt einen Gewinn an Eckhöhe von weiteren 0,05 m. Er wird mit massivem Mehraufwand für eine praktisch toleranzlose Gleishaltung erkauft.

4. Lademasse

Wir gehen heute von der rollenden Landstrasse aus mit einer Wagenbodenhöhe von 0,41 m. Sie erlaubt, ein Fahrzeug von 3,70 m Eckhöhe zu befördern.

	Rollende Landstrasse	unbegleiteter Vekehr
Ausgangshöhe (mit Niederflurwagen 0,41 m)	3,70 m	3,70 m
Gewinn durch Verwendung von Taschenwagen 0,33/0,25	-	0,08 - 0,16 m
Gewinn Toleranzen und Ausrundungen (gem. Pkt. 31)	0,05 m	0,05 m
Gewinn aus genauer Höhenlage des Gleises (gem. Pkt. 32.)	0,05 m	0.05 m
Rollende Landstrasse	3,80 m	
unbegleiteter Verkehr mit Verwendung luftgefederter Strassenfahrzeuge (Entleerung der Luftbälge), von der Bahn nicht beeinflussbar (0,10 m, s. 2 b)		3,88 - 3,96 m*
		3,98 - 4,06 m*

* je nach Typ des verwendeten Taschenwagens

5. Schlussfolgerungen

Spektakuläre Entwicklungen technischer Systeme sind im Huckepackverkehr gesamthaft nicht zu erwarten. Dagegen wird der mit dem Transport der Güter verbundene Informationsfluss mit Fracht- und Zollpapieren, mündlichem und schriftlichem Nachrichtenaustausch von neuer Informatik abgelöst. Zusammen mit dem Einsatz neuer Zweisystemlokomotiven muss der Verkehr über die Landesgrenzen schneller werden.

Die Alpenbarriere bildet nach wie vor ein grosses Hindernis für einen leistungsstarken und umweltschonenden Güterverkehr von Mitteleuropa nach Italien und den Balkanländern.

Wir müssen die Verpflichtung übernehmen, die tatsächlich vorhandenen lichten Räume unserer Bahnlinien schon heute auszunützen und diese Möglichkeiten auf dem Verkehrsmarkt anzubieten.

Um jedoch ohne betriebliche Behinderungen für weitere Entwicklungen gerüstet zu sein, genügen Flickarbeiten an den vorhandenen Anlagen nicht. Es es hat auch wenig Sinn, auf längere Frist auf alle Reserven zu verzichten. Vielmehr ist ein Schritt nach vorn unumgänglich, wie ihn nur der Bau einer neuen Alpentransversale mit einem genügenden Normalprofil bringt. Die neue Eisenbahnalpentransversale, deren Linienführung im Auftrag des Bundesrates vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zusammen mit den SBB und Ingenieurunternehmungen geprüft wird, ist nicht nur zur Erhöhung der Güterverkehrskapazität und zur Verkürzung der Beförderungszeiten im Reise- und Güterverkehr, sondern auch wegen ihres grösseren Profils eine Notwendigkeit. In der Zwischenzeit wird ein aktives Marketing die heute schon vorhandenen baulichen und betrieblichen Reserven voll ausnützen und die Lastwagenkonstrukteure daran erinnern, bei der Gestaltung der Dimensionen ihrer Fahrzeuge auch an den Bahnverlad zu denken.

H U C K E P A C K V E R K E H R, L I C H T R A U M P R O F I L E

Lichtraum-profil SBB UIC	I etwa GA	II etwa GB	III	IV gleich GC
Zulässige Eckhöhe [m] für 2,5 m breite Strassen-fahrzeuge auf Bahnwagen mit Bodenhöhe von rund				
40 cm	3,5 m	3,7 m	4,0 m	[> 4,0 m]
85 cm	3,1 m	.	.	4,0 m
120 cm	2,7 m	.	.	3,6 m
Linien	Simplonlinie SBB (Simplon-linie FS: Profil I nicht vor-handen) Lötschberg-linie BLS (Ist-Zustand)	Lötschberg-linie BLS (Doppelspur, ohne Scheitel-tunnel) Gotthardlinie SBB	Lötschberg-linie BLS (ein Gleis der Doppel-spur, ohne Scheitel-tunnel) Ausgebauter Lötschberg-tunnel > 60 Mio Fr Ausgebauter Simplontunnel > 100 Mio Fr	Bahn 2000 Neubau-strecken NEAT (Neue Eisen-bahn-Alpen-Transversale)
Gegenwärtige Untersuchung, um Eckhöhen von mehr als 3,70 m zuzu-lassen (Pro-jektgruppe "Huckepack-Eckhöhen" der SBB)		Ausschöpfung der Toleran-zen zwischen Ladung und Grenzlinie der festen Anlagen Niedrigere Wagenboden-höhe Oben bogen-förmige Querschnitte von Strassen-fahrzeugen		

SBB

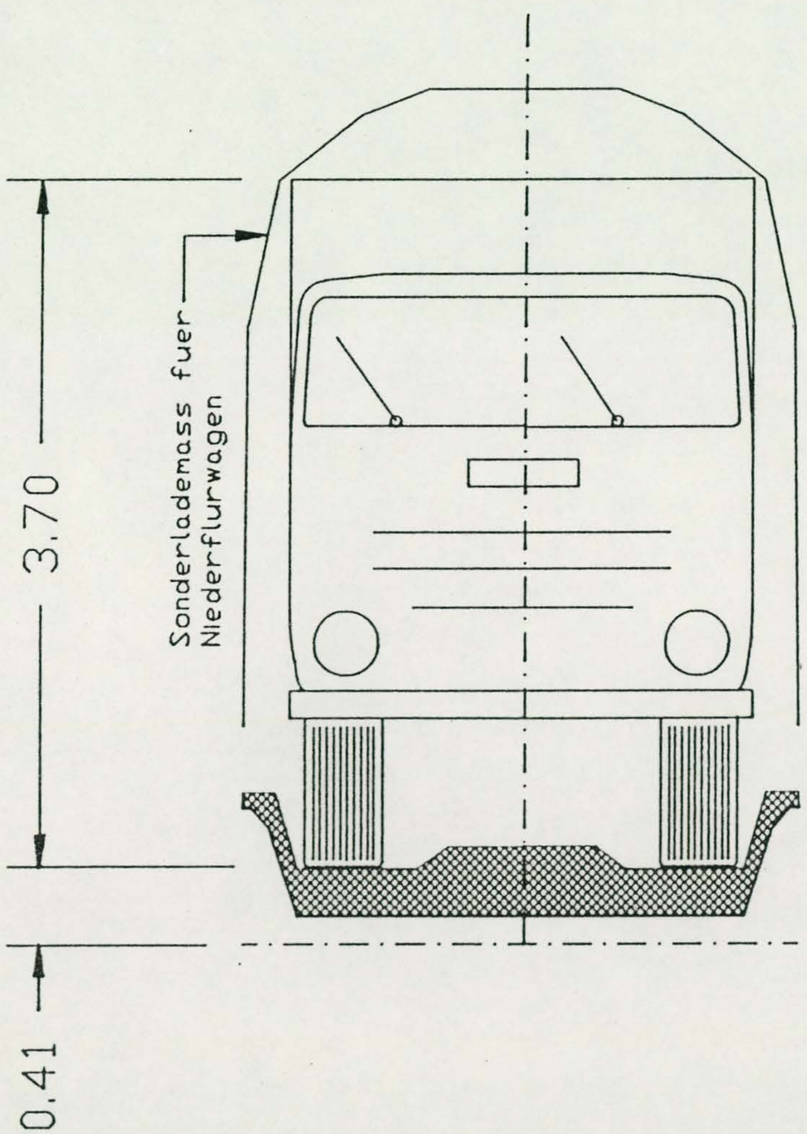
Bau GD, PK - Mi
LKW

11. 8. 87

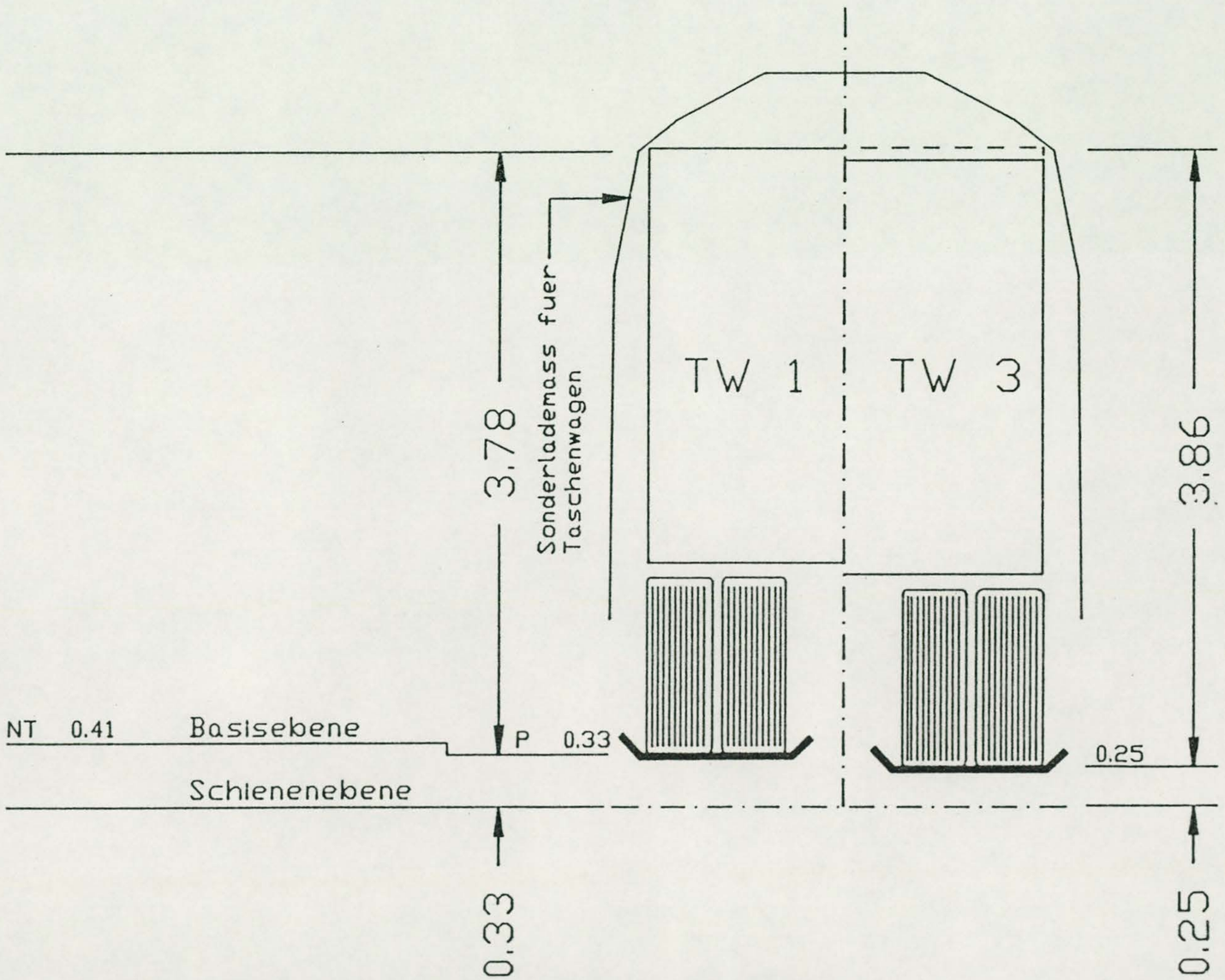
Huckepackverkehr, Sonderlademasse

(Masse Stand Juli 1987)

"Rollende Landstrasse" auf Niederflurwagen



Unbegleiteter Huckepack-verkehr auf Taschenwagen



Beilage 2

Pressefahrt SBB
13.8.1987

Sperrfrist bis 14. Aug. 1987
Embargo jusqu'au 12 Uhr

ZUSAMMENFASSUNG

Michel Crippa, Generaldirektor SBB, Chef des Departements Marketing und Produktion

1. Zusammenfassung

- Verkehrsentwicklung zeigt, dass kombinierter Verkehr als Wachstumsmarkt bezeichnet werden kann. Grosse Potentiale sind noch vorhanden, für welche kombinierter Verkehr eine echte Alternative zum Strassenverkehr ist.

- SBB haben kombinierten Verkehr in der Vergangenheit stark gefördert. Sie werden dies auch in Zukunft tun.

- Kombinierter Verkehr als Alternative ist kurzfristig realisierbar.

- Insbesondere im Huckepackverkehr heisst fördern:
  - . Verbesserung der Leistung (mehr Züge, mehr Relationen, kürzere Fahrzeiten, verbesserter Komfort für Fahrer)
  - . Preisliche Flexibilität ist mit dem Leistungsauftrag 1987 gewährleistet (gemeinwirtschaftliche Leistung)
  - . Kommunikative Profilierung des Angebots in und ausserhalb der Schweiz wird zielstrebig gefördert.

2. Güterverkehr allgemein

- Obwohl Kombiverkehr zukunftsträchtig, gilt es - auch im Hinblick auf die kommenden Entwicklungen in Europa - den übrigen, insbesondere den konventionellen Güterverkehr, nicht zu vernachlässigen.

  4/5 des gesamten Güterverkehrs sind nach wie vor konventioneller WLV.

- Trotz veränderten Marktanforderungen seitens der Verlader sind, sofern bei Empfänger/Versender entsprechende Anlagen vorhanden sind, konventioneller WLV für lange Distanzen und Blockzüge nach wie vor optimalste Transportform.

- Europäische Bahnen haben dies erkannt. Neue Formen der Zusammenarbeit unter dem Präsidium der SBB (Hr Dr Max Lehmann, Direktor Marketing Güterverkehr) wurden festgelegt und werden intensiv bearbeitet:

  Produktmanagement Wagenladungen
  Produktmanagement Kleingut
  Produktmanagement Logistik
  Produktmanagement Kombiverkehr.

- Konsequente Verbesserung der Leistung im internationalen Verkehr durch
  - . neue Güterverkehrsnetze (Eurail Cargo, Trans Europ Fracht [TEF])
  - . neue Züge (zB 2 neue Züge Genua - Basel): Transportzeit beträgt 14 Std, was einer Verbesserung von 6 Std in der Relation S-N und von 5 Std in der Relation N-S entspricht. Durch verbesserte Anschlüsse in Basel werden auf den Relationen im Norden von Basel, zB Benelux, Intercargo-Netz der DB, zusätzliche Reduktionen der Transportzeiten erzielt.
  - . Erhöhung der Geschwindigkeit und reduzierte Grenzaufenthalte auch bei Güterzügen
  - . garantierte Lieferfristen

. vermehrter Einbezug der Informatik als Informationsmittel für die Kundschaft und zur Steuerung der Produktion.

- Auch für die SBB ist die Förderung des internationalen Güterverkehrs vorrangig. Die Schweiz ist dabei Transitland (mit Ausnahme Export/Import). Die Marktbeeinflussung liegt beim Transitverkehr primär in den Händen des Abgangs- bzw Empfangslandes.

3. Ausblick

- Sowohl im kombinierten Verkehr als auch im konventionellen Bahn-Transitverkehr sind durch die heutigen Anlagen auf Bergstrecken Grenzen gesetzt.

- Diese können nur durch Neue Alpentransversale (NEAT) überwunden werden.

- Alpentransversale muss aus übergeordneter und europäischer Sicht verwirklicht werden.

Mauro Ferretti

Die Zusammenarbeit Schiene - Strasse aus der Sicht der italienischen Staatsbahnen

Ich habe die angenehme Aufgabe, Ihnen hier die Grüsse und Glückwünsche zum Geburtstag der HUPAC, an welcher auch die SBB beteiligt sind, zu überbringen.

Nach 20 Jahren ist die HUPAC eine der effizientesten Huckepackgesellschaften in Europa. Zum Erfolg beigetragen haben sowohl Management und Mitarbeiter, aber auch die SBB, welche die HUPAC förderten und die Politik der Schweiz, welche als erstes Land in Europa auch Massnahmen getroffen hat, welche "gegen den Strom" laufen.

Auch die italienischen Staatsbahnen haben von Anfang an mit Interesse die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in all seinen Formen verfolgt; dies in einem andern politischen und ökonomischen Umfelde als in der Schweiz. Die FS haben zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs von und nach Italien beigetragen, bevor die Zeit im eigenen Land reif war für eine Huckepackgesellschaft. Heute besteht eine solche, und sie trägt ebenfalls zu einer engen Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen und den UIRR Gesellschaften (Union Internationale Rail-Route) bei.

Der Umstand, dass diese Pressekonferenz gerade in Lugano stattfindet, hat mich daran erinnert, dass hier vor vielen Jahren, auf Initiative der FS, in einer UIRR-Versammlung die Vorbereitungen zur Gründung des "Comité Mixte Rail-Route" - dem ersten Organ, welches die Zusammenarbeit zwischen Huckepackgesellschaften und den Eisenbahnen förderte - getroffen wurden.

Heute, nach 20 Jahren, ist die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in allen seinen Formen eine der obersten Zielsetzungen der FS, sowohl im Grenzüberschreitenden wie im Binnenverkehr. Dies geschieht in voller Uebereinstimmung mit dem neuen italienischen Transportkonzept. Gemäss diesem Konzept ist die Verlagerung eines Teils des schweren LKW-Verkehrs über lange Distanzen unumgänglich.

Auch die "Rollende Autobahn" - heute bestehen lediglich Terminals für die internationalen Verbindungen durch die Schweiz und Oesterreich - ist Gegenstand vertiefter Studien, damit diese Form des Huckepackverkehrs auch auf langen Distanzen im italienischen Binnenverkehr angewendet werden kann. Gute Anschlüsse an die bestehenden und zukünftigen internationalen Züge sollen attraktive Verbindungen bis in den Süden Italiens schaffen.

./.

Ein betriebswirtschaftlicher Erfolg ist angesichts der Marktbedingungen in Italien für die FS zwar noch nicht gegeben. Der volkswirtschaftliche Nutzen wird jedoch so gross sein, dass er eine Beteiligung des Staates rechtfertigt.

Die rollende Autobahn im Binnenverkehr ist nicht die einzige Neuerung im italienischen kombinierten Verkehr. Auf Veranlassung der FS wurden bereits erste Prototypen eines Fahrzeuges für den kombinierten Einsatz Bahn/Strasse konstruiert, ähnlich dem amerikanischen "Road-Railer".

Es ist anzunehmen, dass sich diese Systeme in Europa durchsetzen werden. Damit erweitern sich die technischen Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit Strasse - Bahn. Die Grenzen zwischen konventionellem und kombiniertem Verkehr werden weniger starr sein und sich zugunsten des kombinierten Verkehrs verschieben.

Diese Veränderungen bedeuten für die Bahn mehr Flexibilität und damit auch eine stärkere Marktposition. Anderseits könnten schädliche Nebeneffekte wie Kannibalisierung des konventionellen Verkehrs und Marktverzerrungen entstehen, die es zu vermeiden gilt.

Bereits heute müssen kommerzielle Ueberlegungen gemacht werden, damit geeignete Lösungen für eine gegenseitige Zusammenarbeit gefunden werden und die den Marktrealitäten entsprechen.

Ich glaube, dass zu diesen Themen so schnell wie möglich vertiefte Ueberlegungen gemacht werden müssen. Ich benutze deshalb die Gelegenheit, die sich hier bietet, zu einem Apell, in diesem Sinne weiterzuarbeiten.

Lugano, 13. August 1987

Mauro Ferretti

Chiasso, den 7. Oktober 1987

Wichtige Neuerung im Huckepackverkehr am Gotthard

Die Hupac AG, Chiasso, betreibt mit Wirkung ab 13. Oktober 1987 auf der Gotthardachse eine neue Huckepackverbindung. Die sogenannte "Rollende Autobahn" Basel-Lugano, bisher im Nachtsprung benützbar, wird nun durch eine rasche Tagesverbindung in beiden Verkehrsrichtungen erweitert. Diese Verdoppelung des Angebotes ist auch in bezug auf Leistung und Preis von aktueller Bedeutung. Zum konkurrenzfähigen Fahrplan kommt insofern eine Neuerung hinzu, als in der Tagesverbindung für die begleiteten schweren Strassenfahrzeuge je nach Gesamtgewicht differenzierte Transportpreise angewendet werden. Als Beispiel hiefür sei die Einführung begünstigter Frachten zu Gunsten der Bruttoauslastungen bis 28 t und zwischen 28 t und 40 t. Den regelmässig aufgebenden Kunden gewährt die Hupac zudem gezielte Rabatte, welche die Zahl der Tages- und Nachtsendungen berücksichtigen.

Zusammen mit den SBB hofft die HUPAC AG, auf Grund ihres neuen, ergänzten Angebotes auf der Gotthardachse zur Beruhigung der heute insbesonders prekären Verkehrslage auf der Autobahn N2 beizutragen.

Auskünfte über die geltenden, neuen Transportbedingungen erteilt die HUPAC S.A., CHIASSO - Tel. 091/43 60 47-48
Telex 842042 Telefax 091/43 93 83

HUPAC, BASEL - Tel. 061/50 60 25
Telex 964307

Schweizerische Bundesbahnen
Chemins de fer fédéraux suisses
Ferrovie federali svizzere

Marketing Güterverkehr
Marketing marchandises
Marketing merci

SBB CFF FFS

Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
zH Herrn S. Fasciati
Bundeshaus Nord

3003 **B e r n**

Ihr Zeichen Votre référence Vostro riferimento	Ihre Nachricht vom Votre correspondance du Vostra corrispondenza del	Unser Zeichen Notre référence Nostro riferimento	Bern,
		MG 72.2/HP	7.10.1987

Sehr geehrter Herr Fasciati

Wir beziehen uns auf Ihr Gespräch mit Herrn Dr. Lehmann und übermitteln Ihnen als Beilage unsere Beiträge zu den zu besprechenden Traktanden des Bereichs Huckepackverkehr für das "Dreiertreffen vom 16.10.1987", sowie

2 Pressemappen der SBB-Pressefahrt vom 13.8.1987.

Wir hoffen, Ihnen damit zu dienen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Marketing Güterverkehr

Beilagen

SBB 6532 XI 85 15 000

Telefon
Téléphone
Telefono
031 60 11 11

Telegramme
Télégrammes
Telegrammi
Fervojotarif Bern

Telex
Télex
Telex
99 12 12

Mittelstrasse 43
3030 Bern

MG 72.2 Bern, 7.10.1987

Zusammenarbeit mit der BR-Deutschland

Der Huckepackverkehr ist ein internationales Geschäft. Die wichtigsten vorgeschlagenen Massnahmen für den Ausbau der Huckepackverkehrs können nicht ohne Mitwirken der Nachbarstaaten und -bahnen realisiert werden. Es darf festgestellt werden, dass auch in Sachen Huckepack-Verkehr mit der BRD eine ausgezeichnete Zusammenarbeit besteht.

1. Preisgestaltung und -flexibilität

Dem kombinierten Verkehr (KV) wird in Deutschland für die Zukunft grosse Bedeutung zugemessen. Die Deutsche Bundesbahn (DB) ist bestrebt , den kombinierten Verkehr neben dem Ganzzugs- und Einzelwagenverkehr als eigenständiges Produkt ("KLV-Neu") mit hohen Leistungsstandards weiterzuentwickeln. **Der Huckepackverkehr ist zur Zeit dem marktwirtschaftlichen Bereich zugeordnet.**
Aus wirtschaftlichen Gründen ist für die DB die "Rollende Autobahn" zunehmend problematisch. Denn, anders als bei uns, ist es in der BRD noch nicht gelungen, den HP-Verkehr den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der DB zuzuordnen und entstehende ungedeckte Kosten abgegolten zu erhalten. Insbesondere die internationalen Verbindungen der "Rollenden Autobahn" Freiburg i.B. - Lugano und Milano sind für die DB wegen der Kürze der DB-Strecke und des entsprechenden Frachtanteils zunehmend problematisch.

Für 1987 rechnet die DB mit einer Kostenunterdeckung beim internationalen unbegleiteten Verkehr von 51,3 Mio. DM; bei der "Rollenden Autobahn" mit 14 Mio. DM und beim internationalen Grosscontainerverkehr mit 33,3 Mio. DM. (Quelle: Deutsche Verkehrszeitung DVZ Nr. 108 vom 10.9.1987.)

Die DB kann daher aus unternehmerischer Sicht diese Angebote auf die Dauer nur dann fortführen und ausbauen, wenn diese Leistungen abgegolten werden.
Eine weitere Förderung des Huckepackverkehrs erfordert eine entsprechende Preisflexibilität der Bahnen und Huckepackgesellschaften.
Falls keine Einigung zwischen dem deutschen Verkehrsministerium und der DB erzielt wird, kann diese Situation für die schweizerischen Expansionspläne behinderlich sein.

2. Terminals

2.1 Allgemeines

Leistungsfähige Terminals sind eine wichtige Voraussetzung zur Förderung bezw. Ausbau des Huckepackverkehrs. Folgende Massnahmen sind deshalb vorgesehen:

- Ausbau des Terminals Rielasingen
  Der Ausbau des Terminals Rielasingen wird durch Widerstände aus der Bevölkerung verzögert. Es werden Lärm- und andere Umweltgründe geltend gemacht. Eine Baugenehmigung liegt noch nicht vor.
  SBB und HUPAC wollen aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen an dieser Standortwahl festhalten und sind auch bestrebt, den sachlich begründeten Anliegen der Anwohner - soweit möglich - nachzukommen.

- Bau des Terminals Hohenbudberg

Seit Jahren bemüht sich HUPAC um eine Huckepack-Verladeanlage im Raum Krefeld, um Ganzzüge zwischen BRD und der Schweiz sowie Italien aufbauen zu können.
Als geeigneter Platz wurde der ehemalige Rangierbahnhof der DB in Hohenbudberg gefunden. Im Bereich dieses Bahnhofs ist alles vorhanden, was für einen leistungsfähigen Kombiterminal benötigt wird.
Die umfangreichen Gleisanlagen erlauben das Aufstellen von Ganzzügen, so dass praktisch keine Rangierbewegungen anfallen werden. Hohenbudberg würde sich für die Errichtung einer Huckepack-Anlage sehr gut eignen, da kaum Schwierigkeiten seitens Dritter, Umwelt usw. zu erwarten sind.
Laut Informationen von Hupac will die DB dieses Gelände verkaufen.
Dieser Verkauf erachtet unsere nationale Huckepackgesellschaft im Sinne der Förderung des Huckepackverkehrs für nicht richtig und hat die DB mit Schreiben vom 22.5.1987 (Beilage 1) gebeten, diese Absicht zu überdenken.

a/a 882)

HUPAC

AG für gemischte Transporte
Strasse – Schiene

DER VORSITZENDE

Chiasso, 22. Mai 1987 R/mz

	MGP	MGV	VP	SAL
1	2	3	4	5
6	7	M G		8
9	27. MAI 1987			10
KHA	RGB	GVF	RGM	RGP
SCI	VL II	VL III		2. Dept.

Herrn
W. Pällmann
Mitglied des Vorstandes des
Ressort Güterverkehr
Friedrich-Ebert-Anlage 43-45

D-6000 Frankfurt/Main 1

HOHENBUDBERG

Sehr geehrter Herr Pällmann

Seit Jahren bemühen wir uns um eine Huckepack-Verladeanlage im Raume Krefeld. In Abstimmung mit der Kombiverkehr und der Industrie und Handelskammer sowie den dort ansässigen Transportunternehmern haben wir nunmehr einen geeigneten Platz in Hohenbudberg, ehemaliger Rangierbahnhof der DB gefunden. Hohenbudberg würde sich für die Einrichtung einer Huckepack-Anlage sehr gut eignen, zumal kaum Schwierigkeiten seitens Dritter, Umwelt, usw. zu erwarten sind. Dem Vernehmen nach will die DB dieses Gelände verkaufen. Wir halten eine solche Massnahme im Sinne der Förderung des Huckepack-Verkehrs für nicht richtig und bitten diese Ueberlegung zu überdenken.

Vor einigen Wochen mussten wir erfahren, dass aufgrund eines Gutachtens der Firma Dornier, das von der Geschäftsführung der Firma DÜSS erläutert wurde, Düsseldorf/Eller der Vorrang gegeben werden soll. Wie wir von einigen Kunden gehört haben, sollen bereits jetzt schon, also in der Vorphase Einsprüche Dritter vorliegen, d.h. die Schwierigkeiten sind schon vorprogrammiert.

Wir als schweizerische Huckepack-Gesellschaft suchen seit Jahren im Raume Krefeld ein derartiges Gelände, um Ganzzüge zwischen BRD und der Schweiz sowie Italien aufbauen zu können. Hierfür wären wir auch bereit, kostendeckende Ganzzugpreise zu bezahlen. Dies geht aber nur, wenn die Kosten so niedrig wie möglich gehalten werden und jeglicher Rangieraufwand in Deutschland, der Schweiz und Itlaien vermieden wird. Den Umschlag der Ladeeinheiten übernehmen wir selbst. Diese Zielrichtung war schon immer unser Bestreben und geht auch aus allen Verhandlungen mit den Bahnen seit 1969 hervor. Die von uns heute betreuten Relationen wurden nach kurzer Anlaufzeit als Ganzzugverbindung realisiert.

In Hohenbudberg möchte unsere Gesellschaft in Zusammenarbeit mit der Kombiverkehr neue internationale Huckepack-Ganzzugverbindungen, d.h. Quelle-Ziel-Verbindungen aufbauen.

./..

HUPAC

AG für gemischte Transporte
Strasse – Schiene

DER VORSITZENDE

Sehr geehrter Herr Pällmann, wir wissen, dass Sie einem solchen Vorhaben unserer beider Gesellschaften Hupac und Kombiverkehr aufgeschlossen gegenüber stehen. Wir möchten Sie daher nochmals sehr höflich bitten, sich dafür einzusetzen, dass das DB-Gelände in Hohenbudberg nicht verkauft wird. Wir wären auch bereit, soweit dies unsere finanziellen Mittel zulassen, uns an den Investitionen für die zu schaffenden Infrastruktur in Hohenbudberg zu beteiligen.

Die Huckepack-Gesellschaften sind nach bisherigen Erfahrungen der Meinung, dass sich in Hohenbudberg ein wirtschaftlicher Huckepack-Verkehr entwickelt, der innerhalb kürzester Frist die Ausgaben für die Einrichtung der Anlage sowie den verloren gegangenen Verkaufspreis ammortisiert.

Wir würden uns freuen, wenn Sie Zeit finden würden, sich einmal vor Ort, in Lugano/Chiasso/Busto Arsizio von us. Aktivitäten und Initiativen zu überzeugen.

Trotz Ihres engen Terminkalenders laden wir Sie sehr herzlich nach Chiasso ein, um gegebenenfalls hier ein Gespräch in Sachen Huckepackverkehr und dessen Förderung durch die Bahnen führen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

HUPAC SA CHIASSO

P. Ris

K.z.K.:

Kombiverkehr Frankfurt
SBB - MG, Bern
SBB - BA/GD, Bern

DER VORSTEHER
DES EIDGENÖSSISCHEN VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENTES

3003 Bern, 18. Mai 1987

Herrn J. WARNKE
Bundesminister für Verkehr
Kennedyallee 72
D - 5300 B o n n 2

Herrn R. STREICHER
Bundesminister für Verkehr
Radetzkystrasse 2
A - 1030 W i e n

Signor G. TRAVAGLINI
Ministro dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa 1
I - 00161 R o m a

Verbesserung des alpenquerenden Verkehrs

Sehr geehrte Herren Kollegen,

Wir haben kürzlich den ersten Teilbericht (April 1987) des Stellvertreter-Ausschusses erhalten. Dieser Bericht ist meines Erachtens eine gute Grundlage für die weiteren Arbeiten, welche vom Stellvertreter-Ausschuss zu leisten sind.

Im Begleitschreiben zum Teilbericht werden wir, unter Bezugnahme auf die verschiedenen dort erwähnten Szenarien, gebeten, uns über die grundsätzliche Ausrichtung der weiteren Arbeiten zu äussern. Nach meinem Dafürhalten sollte dabei von Szenario 3 ausgegangen werden. Sollten Sie sich dieser Auffassung nicht anschliessen können, wäre wohl die Einberufung eines Treffens auf Ministerebene notwendig.

Darf ich Sie um Ihre baldige Stellungnahme bitten? Eventuell könnten wir uns auch am Rande der kommenden CEMT-Tagung in Madrid, an welcher ich gerne hoffe, Sie sehen zu können, darüber unterhalten.

Mit freundlichen Grüssen

D und A (auch für Szenario 3, Italien bis jetzt keine Antwort.
9.10.87 FQ

VERBESSERUNG DES ALPENQUERENDEN VERKEHRS

Erster Teilbericht des Ausschusses der Stellvertreter der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz

April 1987
Vo/Ga

1. Einleitung

Anlässlich ihres Treffens vom 1. Februar 1986 in Zürich Kloten sind die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz übereingekommen, einen Stellvertreter-Ausschuss mit der Bearbeitung von Fragen im Zusammenhang mit der gegenwärtigen und zukünftigen Entwicklung des Reise- und Gütertransitverkehrs durch die Alpen zu beauftragen.

Der Stellvertreter-Ausschuss besteht aus je einem Vertreter der eingangs genannten Länder[1)].

Die Arbeiten und Empfehlungen des Stellvertreter-Ausschusses sollen eine wesensgerechte Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse zum Ziele haben. Insbesondere ist die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn nachhaltig zu steigern, weil Kapazitätssteigerungen durch die Anlage neuer Strassentransversalen aus verschiedenen Gründen, auch in Anbetracht der durch die ständige Zunahme des Strassenverkehrs hervorgerufenen Probleme, nicht angebracht sind. Die einzelnen Aufgaben des Stellvertreter-Ausschusses sind in einem von den Verkehrsministern genehmigten Pflichtenheft festgelegt worden[2)].

Der vorliegende erste Teilbericht enthält die Darstellung der bestehenden alpenquerenden Verkehrsströme sowie die Gegenüberstellung von Erwartungen über das künftige Verkehrsangebot und die künftige Verkehrsnachfrage.

Die Untersuchungen der Leistungsfähigkeit der Alpenbahnen und der Alpenautobahnen beschränken sich nicht auf den Alpenraum, sondern schliessen auch die Zu- und Ablaufstrecken mit ein. Die vom Stellvertreter-Ausschuss untersuchten Achsen und die den Arbeiten zugrunde liegenden Definitionen gehen aus den Anhängen 3 und 4 hervor.

---

1) Vgl. Anhang 1
2) Vgl. Anhang 2

2. Verkehrsnachfrage

2.1 Ausgangslage

2.11 Güterverkehr

Der Transitgüterverkehr auf Schiene und Strasse zwischen Nordeuropa und Italien hat sich zwischen 1965 und 1984 verdreifacht. Im ersten Dezennium der Betrachtungsperiode betrug die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate 8 Prozent (2,15 Mio t), in den folgenden fünf Jahren 6 Prozent (2,5 Mio t) und seit 1980 noch 2 Prozent (1,5 Mio t). Die Auswirkungen der Zunahme des Strassentransitverkehrs sind besonders im Ostalpenraum eklatant, wo sich praktisch der gesamte Nord-Süd-Verkehr auf die Brennerroute konzentriert.

Der Verkehrsanteil der Bahnen am Alpentransit insgesamt ist seit 1965 von 87 auf 45 Prozent gesunken. Der Anteil des Strassenverkehrs erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 13 auf 55 Prozent. Im einzelnen hat die auf der Schiene beförderte Tonnage auf den schweizerischen Uebergängen Gotthard und Simplon um 35 Prozent, im Transit durch Oesterreich um 45 Prozent, im wesentlichen konzentriert auf den Brenner, und im Verkehr über Modane und Ventimiglia um 150 Prozent zugenommen.

Die Verkehrsentwicklung zwischen 1965 und 1984 ist im Anhang 5 dargestellt.

2.12 Reiseverkehr

Der Transitreiseverkehr von Nordeuropa nach Italien wickelt sich zum überwiegenden Teil auf der Strasse ab.

Die Simplon- und die Gotthardbahn befördern pro Jahr rund 2,5 Millionen Transitreisende. Davon überschreiten 70 Prozent die schweizerische Nordgrenze in Basel, 20 Prozent in Vallorbe

und die restlichen 10 Prozent in Schaffhausen. Dieser Transitverkehrsstrom entspricht etwa der Hälfte des gesamten, die schweizerische Südgrenze auf der Schiene überquerenden Reiseverkehrs.

An den Grenzübergängen Brenner und Tarvisio werden jährlich rund 2 Millionen Reisende gezählt. Der Transitanteil ist nicht bekannt.

Im Vergleich zu den auf den alpenquerenden Autobahnen erreichbaren Fahrzeiten ist das Angebot der Bahn nur teilweise attraktiv. Die im Durchschnitt aller alpenquerenden Schnellzüge erzielten Reisegeschwindigkeiten betragen, je nach Linie, 66 - 79 km pro Stunde.

Fahrten von Süddeutschland nach Norditalien nehmen auf der Schiene immer mehr als einen halben Tag in Anspruch[1)].

2.2 Künftige Entwicklung

2.21 Güterverkehr

Die von den einzelnen Ländern vorgelegten Güterverkehrsprognosen für die Jahre 1990 - 2000 weisen, je nach den gewählten Grundannahmen, gewisse Unterschiede auf.

So rechnet die Bundesrepublik Deutschland mit einer jährlichen Zuwachsrate des gesamten grenzüberschreitenden Schienen- und Strassengüterverkehrs von 2,1 Prozent, während Italien für denselben Verkehr 2,5 Prozent einsetzt. Die österreichischen Einschätzungen orientieren sich an den Verkehrserwartungen in der Bundesrepublik Deutschland und in Italien sowie an den von der CEMT veröffentlichten Szenarien. Die Schweiz basiert auf einer Studie, die nur den transalpinen Schienen- und Strassengüterverkehr zwischen Ventimiglia und Tarvisio zum Inhalt hat und kommt auf eine durchschnittliche jährliche Zuwachsrate von 3,25 Prozent.

---

1) Vgl. Anhang 6

Die Stellvertreter haben sich geeinigt, dass man bei optimistischer Gesamtbetrachtung der wirtschaftlichen Dynamik - vor allem in der Europäischen Gemeinschaft - und auf der Grundlage der erwähnten Wachstumshypothesen eine jährliche Wachstumsrate von 3,25 Prozent vorsehen kann. Dies nicht zuletzt auch in Anbetracht der Tatsache, dass die übrigen europäischen Staaten mit einem mittleren Verkehrszuwachs von bis zu 4 Prozent rechnen[1]. Die entsprechenden Werte werden in Tabelle 1 ausgewiesen.

Tabelle 1: Nachfrageentwicklung im alpenquerenden Verkehr (Schiene und Strasse, in Mio t)

Jahr	Alpen-Transit	Import-Export		Verkehr über italienische Nordgrenze
		Schweiz-Italien	Oesterreich - Italien	
1984	58	6	4	68
1990	71	7	5	83
1995	83	8	6	97
2000	97	10	7	114

Für die Periode nach dem Jahre 2000 wird mit einem jährlichen Wachstum des Güterverkehrs von weniger als 3 Prozent gerechnet.

Es kann nicht Aufgabe des Stellvertreter-Ausschusses sein, die künftige Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse zu bestimmen. Der Modalsplit ist eine Funktion sowohl der grundsätzlich freien Wahl des Verkehrsmittels als auch der Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung sowie der politischen Aussagen der nationalen Verkehrsplanungen.

---

1) Vgl. Bericht des Ministerrates der CEMT vom 22. Mai 1986 über Entwicklungstendenzen des internationalen Verkehrs und Infrastrukturbefürfnisse

Die folgenden Entwicklungen wurden, bei Betrachtung des gesamten alpenquerenden Verkehrs, näher untersucht.

1. Trend (Szenario 1)

In den letzten Jahren hat der Bahnanteil am alpenquerenden Transitverkehr laufend abgenommen. Die Fortschreibung dieser Entwicklung bis zum Jahre 2000 ergibt jährliche Wachstumsraten von 1,375 Prozent für die Bahn und von 4,500 Prozent für den LkW.

2. Gleichbleibende Verkehrsteilung (Szenario 2)

Bei dieser Hypothese nimmt sowohl der Schienen- als auch der Strassengüterverkehr bis zum Jahre 2000 jährlich um 3,25 Prozent zu.

3. Ganzer Verkehrszuwachs auf der Schiene (Szenario 3)

In diesem Szenario wird angenommen, dass ab 1990 der gesamte bis zum Jahre 2000 zu erwartende Verkehrszuwachs (plus 3,25 Prozent pro Jahr) auf der Schiene abgewickelt wird.[1)]

Die Verkehrsteilung aufgrund der beschriebenen Annahmen wird in Tabelle 2 ausgewiesen.

---

1) Bis zum Jahre 1990 nimmt der Verkehr gemäss Szenario 1 zu.

Tabelle 2: Mögliche Entwicklungen des Güterverkehrs über die italienische Nordgrenze (in Mio t)[1)]

Jahr	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3		Total
	Bahn	LkW	Bahn	LkW	Bahn	LkW	
1984	31	37	31	37	31	37	68
1990	35	48	38	45	35	48	83
1995	37	60	44	53	49	48	97
2000	39	75	52	62	66	48	114

2.22 Reiseverkehr

Die künftige Entwicklung des alpenquerenden Reiseverkehrs hängt einerseits von der wirtschaftlichen Integration Europas und anderseits von der Entwicklung des Tourismus in Italien und im übrigen Mittelmeerraum ab. Die Verkehrsmittelwahl wird weitgehend durch die Qualität, die Verfügbarkeit und den Preis der angebotenen Verkehrsleistungen beeinflusst.

In den letzten zwanzig Jahren ist das alpenquerende Strassennetz sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht wesentlich verbessert worden.

Die Investitionen ins Alpenbahnnetz dienten in erster Linie der Kapazitätserhöhung. Zwar wurde durch den Einsatz von modernem Wagenmaterial der Fahrkomfort erhöht, doch die wichtigste Komfortkomponente, die Reisezeit, ist seit bald einem Vierteljahrhundert nur unmerklich verändert worden. Neben zum Teil technisch bedingten Aufenthaltszeiten in Knoten- und Grenzbahnhöfen (Lokwechsel, Beistellen von Kurswagen, Trennung von Zügen, Grenzabfertigung) fallen auch die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten auf den grösstenteils im letzten Jahrhundert erbauten Bergbahnstrecken ins Gewicht.

---

1) Die Zahlen in Tabelle 2 sind nicht mit dem Anhang 5 vergleichbar. Im Anhang 5 wird der Transitverkehr Nordeuropa - Italien ausgewiesen, während die Zahlen in Tabelle 2 dem italienischen Import-/Exportverkehr über die italienische Nordgrenze (zwischen Ventimiglia und Tarvisio) entsprechen (Definitionen: vgl. Anhang 3)

Es ist anzunehmen, dass eine wesentliche Verkürzung der Reisezeiten auf der Schiene zu einer Erhöhung der Marktanteile der Bahn im Reiseverkehr führen könnte. Eine Untermauerung dieser Aussage durch quantitative Angaben ist allerdings nicht möglich, da keine entsprechenden Marktanalysen vorliegen.

Im weitern Verlauf seiner Arbeiten wird der Stellvertreter-Ausschuss diese Fragen eingehender untersuchen.

3. Kapazität der Eisenbahntransversalen im Jahre 1990

3.1 Mont Cenis

Die Mont-Cenis-Linie ist zwischen Chambéry und Torino zweigleisig. Von Dijon führen je eine Doppelspur über St-Amour - Culoz und über Lyon - St-André nach Chambéry. Sie dienen beide ebenfalls dem Verkehr nach Südfrankreich. Für die Kapazitätsberechnung massgebend ist die Bergstrecke St-Jean-de-Maurienne - Bussoleno. Auf der Westrampe verkehren 23 und auf der Ostrampe 29 Reisezüge pro Tag. Die Güterkapazität wird auf 15 Millionen Tonnen veranschlagt.

3.2 Simplon

Die Simplonbahn ist zwischen Brig und Domodossola zweigleisig. Von Basel führen zwei Doppelspuren über Bern - Lötschberg[1] bzw. über Biel/Bienne - Lausanne nach Brig. Beide dienen auf einzelnen Abschnitten dem nationalen Ost-West-Verkehr Zürich - Genève. Die "traditionelle" Simplonlinie aus Richtung Paris führt ebenfalls über Lausanne.

---

1) Die Lötschbergbahn weist z.Zt. noch einige Doppelspurlücken auf, die bis zum Jahre 1990 geschlossen sein werden.

Von Domodossola führen drei Spuren nach Cuzzago (20 km) und trennen sich dort in eine Doppelspurlinie nach Arona - Milano und eine Einspurlinie nach Borgomanero - Novara. In Arona zweigt eine weitere Einspurlinie ab, die sich in Oleggio mit der Linie von Bellinzona (Gotthard) vereinigt und ebenfalls nach Novara führt.

Für die Kapazitätsberechnung massgebend sind nicht die schweizerischen Bergstrecken, deren Leistungsfähigkeit bei 12 Mio t liegt, sondern der Grenzrangierbahnhof Domodossola und der Streckenabschnitt Gallarate - Rho (27 km). Der Personenbahnhof Domodossola wird von Norden her von 25 und in der Gegenrichtung von 39 Reisezügen pro Tag (wovon 13 über Villadossola) angefahren. Der Grenzrangierbahnhof Domodossola II wird nach Beendigung der ersten Bauetappe im Jahre 1990 rund 6 Mio t verarbeiten können. Der Streckenabschnitt Gallarate - Rho wird täglich von 123 Reisezügen befahren. Die Linie Domodossola - Rho wird zur Zeit ausgebaut und mit modernsten Blockeinrichtungen versehen. Zusammen mit der Zweiglinie Arona - Novara wird sie in einigen Jahren in der Lage sein, ebenfalls 6 Mio t Güterverkehr zu bewältigen.

Der alpenquerende Transitverkehr durch die Schweiz verteilt sich heute wie folgt auf die nördlichen Grenzübergänge:

Genève/Vallorbe/Les Verrières	7 Prozent
Delle	3 Prozent
Basel SNCF	20 Prozent
Basel Rheinhäfen	5 Prozent
Basel DB	57 Prozent
Singen (Schaffhausen/Konstanz)	8 Prozent

Der Italienverkehr über Waldshut, St. Margrethen und Buchs SG ist vernachlässigbar.

Der Streckenabschnitt Karlsruhe - Basel ist heute in Abschnitten überlastet. Aus diesem Grunde ist sein Ausbau/Neubau in der Verkehrswegeplanung der Bundesrepublik Deutschland bis Mitte der neunziger Jahre vorgesehen. Ziel ist es, bestehende Engpässe zu beseitigen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 250 km pro Stunde anzuheben. Im Bereich des Grenzübergangs selbst liegt kein Engpass vor.

3.3 Gotthard

Der Verkehrskorridor von der Oberrheinischen Tiefebene durch den Gotthard in die Lombardei weist, je nach Streckenabschnitt, zwei bis vier Fahrspuren auf. Von Karlsruhe und Strasbourg führen Doppelspurlinien der DB bzw. der SNCF nach Basel. Zwischen Basel und dem Raum Arth-Goldau (bei Luzern) bestehen ebenfalls zwei Doppelspuren. Zürich wird durch zwei Einspurlinien mit dem Raum Arth-Goldau verbunden[1].

Zwischen Arth-Goldau und Bellinzona ist die Gotthardbahn zweigleisig. Von Bellinzona führen die doppelspurige Stammstrecke nach Como - Seregno - Monza - Milano und eine Einspurlinie nach Sesto Calende - Oleggio - Vignale (- Novara - Genova/Torino). In Seregno zweigt eine Einspurlinie nach Bergamo - Treviglio/Rovato ab. Gotthardzüge können den Grossraum Milano somit umfahren.

Für die Kapazitätsberechnung massgebend ist die Gotthard-Bergstrecke Erstfeld - Biasca. Auf ihr verkehren täglich 90 Reisezüge. Die Güterkapazität beträgt 13 Mio t. Rund 1 Mio t wird für den schweizerischen Binnenverkehr benötigt. Die restlichen 12 Mio t stehen dem sowohl alpen- als auch grenzüberschreitenden Verkehr zur Verfügung.

---

1) Die im Rangierbahnhof Zürich Limmattal abgehenden Güterzüge benutzen allerdings die von Basel über Brugg nach Arth-Goldau führende Linie.

3.4 Brenner

Die Brennerbahn ist von München bis Verona durchgehend zweigleisig. Die Strecke München - Innsbruck wird von andern Verkehrsströmen mitbenutzt, nämlich

München - Rosenheim:	Verkehr Deutschland - Salzburg - Wien/Villach;
Rosenheim - Wörgl:	Korridorzüge Wien - Innsbruck;
Wörgl - Innsbruck:	Gesamtverkehr zwischen Tirol[1)] und Vorarlberg einerseits und den übrigen österreichischen Bundesländern anderseits.

Zur Kapazitätsberechnung massgebend sind der 9 km lange Streckenabschnitt zwischen dem Rangierbahnhof Hall in Tirol und Innsbruck sowie der Grenzbahnhof Brennero/Brenner. Der Abschnitt Hall in Tirol - Innsbruck ist voll ausgelastet. Die OeBB sind jedoch in der Lage, mit Hilfe betriebsorganisatorischer Massnahmen zusätzliche Kapazität zu gewinnen. Die Leistungsfähigkeit des Grenzbahnhofes Brennero/Brenner wird massgeblich durch die zolltechnische Grenzbehandlung der Güter beeinflusst.

Sie betrug in den letzten Jahren etwa 5 Millionen Tonnen. Auf der Südrampe sind Arbeiten zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit im Gange. Einzelne Abschnitte werden neu trassiert. Es ist des weitern vorgesehen, Tätigkeiten der Grenzorgane vom Bahnhof Brenner in andere, noch zu bestimmende, Orte zu verlegen. Durch alle diese Vorkehrungen wird es möglich, die Transitgüterkapazität auf 7 Mio t zu erhöhen.

---

1) ohne Osttirol

3.5 Pontebbana

Die Pontebbana ist südlich von Tarvisio zweigleisig. Zwischen Thörl-Maglern und Villach ist der Bau des zweiten Gleises im Gang. Für die Kapazitätsberechnung massgebend ist der rund 5 km lange Einspurabschnitt im Grenzbereich. Er wird täglich von 8 Schnellzügen und 11 Lokalzügen befahren. Die Güterkapazität liegt bei 6 Millionen Tonnen. Bis zum Jahre 1990 ist keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorgesehen.

Die Pontebbana wird im Norden alimentiert durch die Tauernbahn Salzburg - Villach und durch die Semmeringbahn Wien - Villach. Im Süden führen von Udine je eine Doppelspur nach Cormons - Redipuglia - Trieste und nach Treviso - Venezia. Eine Einspurlinie verbindet die Hauptstadt des Friaul mit dem Rangierbahnhof Cervignano (3000 Wagen/Tag) an der Linie Trieste - Venezia.

Die Tauernbahn ist nördlich von Schwarzach - St. Veit und südlich von Pusarnitz doppelspurig. Auf dem 75 km langen Zwischenstück bestehen drei je rund 12 km lange Doppelspurinseln. Für die Kapazitätsberechnung massgebend sind die vier Einspurabschnitte. Sie werden täglich von 46 Reisezügen befahren. Die Güterkapazität beträgt rund 12 Millionen Tonnen. Davon wird ein Teil vom österreichischen Binnenverkehr, vom Verkehr Kärnten - Deutschland/Schweiz und weiter sowie vom Jugoslawienverkehr genutzt. Die verbleibenden Fahrplantrassen gewährleisten eine problemlose Alimentierung der Pontebbana.

Die Semmeringbahn Wien - Villach ist zweigleisig[1]. Sie wird auf den Abschnitten Wien - Bruck an der Mur und Bruck an der Mur - St. Michael vom Jugoslawienverkehr mitbenutzt (Relationen Wien - Zagreb und Zagreb - Linz). Des weitern dient sie dem Verkehr zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Steiermark und Kärnten. Die dem Verkehr zwischen Osteuropa und dem Wiener Becken einerseits und Italien anderseits zur Verfügung stehende Kapazität ist mindestens bis zum Jahre 2000 ausreichend.

---

1) ausg. 28 km zwischen St. Veit an der Glan und Klagenfurt

3.6 Zusammenfassung

Die bisherigen Untersuchungen des Stellvertreter-Ausschusses haben zu den nachstehend ausgewiesenen Resultaten geführt:

Tabelle 3: Kapazität im Jahre 1990

Achse	Reiseverkehr Züge/Tag[1)]	Güterverkehr Mio t/Jahr
Lyon - Torino	30	15
Basel - Simplon - Milano/Novara	60	6
Basel - Gotthard - Milano/Novara	90	12
München - Brennero - Verona	45	7
Villach - Pontebba - Trieste/Venezia	19	6
Total alpenquerender Verkehr	244	46

4. Kapazität der Eisenbahntransversalen im Jahre 2000

4.1 Mont Cenis

Auf dieser Achse sind dem Stellvertreter-Ausschuss für den Zeitraum von 1990 bis 2000 keine kapazitätserhöhenden Ausbauvorhaben bekannt. Hingegen kann davon ausgegangen werden, dass die Güterkapazität bis zum Jahre 2000 dank traktionstechnischen Massnahmen und dank modernerem Rollmaterial um 1 Mio t zunehmen wird.

4.2 Simplon

Der Grenzrangierbahnhof Domodossola und die italienischen Zufahrtslinien werden bis zum Jahre 2000 in der Lage sein, ein Güterverkehrsvolumen von 12 Mio t zu bewältigen. Es ist davon auszugehen, dass der grösste Teil dieses Verkehrs über Basel in die Schweiz kommen wird. Der zur Kapazitätsberechnung massgebende

---

1) Schnellzüge und Lokalzüge auf den Engpass-Abschnitten, beide Fahrtrichtungen zusammen

Abschnitt Freiburg - Basel wird gemäss deutschem Bundesverkehrswegeplan eine Kapazität von 307 Zügen aufweisen. Bei 130 täglichen Reisezügen verbleiben für den Güterverkehr dann noch 177 Fahrplantrassen. Im Durchschnitt wird ein Güterzug auf diesem Abschnitt 362 t Fracht befördern[1]. Die Güterkapazität wird somit rund 21,5 Mio t pro Jahr betragen. Davon werden 6,5 Mio t vom deutschen Binnenverkehr sowie vom Import/Export-Verkehr Deutschland - Schweiz genutzt werden, die gemäss Bundesverkehrswegeplan jährlich um etwa 1 Prozent wachsen werden. Die Transitgüterkapazität im Jahre 2000 wird somit 15,0 Mio Tonnen betragen. Das sind 65 Prozent der von der Schweiz im Jahre 2000 vorgehaltenen Alpentransitkapazität (Simplon und Gotthard). Wie unter Ziffer 3.2 geschildert, dürften Kapazitätsprobleme auf der Zulaufstrecke Karlsruhe - Basel bis zum Jahre 2000 weitgehend behoben sein. Für einen weitern Anstieg des innerdeutschen Verkehrs und des Import/Exportverkehrs Deutschland/Schweiz gibt es Ueberlegungen für ein drittes Gleis zwischen Offenburg und Basel.

Zwischen Basel und dem Alpenraum kann der beschriebene Mehrverkehr nur dann reibungslos abgewickelt werden, wenn die dortige Streckenkapazität wesentlich erhöht wird. Hiefür ist vom schweizerischen Parlament der Bau einer neuen, unabhängig von der bestehenden Linie verlaufenden Doppelspur zwischen Basel und Bern beschlossen worden.

Die Schweiz prüft zur Zeit die Machbarkeit eines Eisenbahn-Basistunnels durch den Lötschberg. Ein derartiger Durchstich wird von einzelnen Politikern als Alternative zu einem aus Gründen der Geologie nicht realisierbaren Strassentunnel vorgeschlagen. Er würde den raschen Transport von PkWs von der Berner Oberland-Autobahn N6 zur Rhonetal-Autobahn N9 ermöglichen. Des weitern könnten auf dieser Linie Huckepackzüge von Deutschland nach Italien verkehren. In diesem Zusammenhang werden auch die Möglichkeiten zur Profilausweitung des Simplontunnels untersucht[2].

---

1) gemäss Bundesverkehrswegeplan 1985
2) Vgl. Anhang 7

4.3 Gotthard

Die SBB rechnen damit, die Güterkapazität auf der Bergstrecke bis zum Jahre 2000 durch traktionstechnische Massnahmen und dank modernerem Rollmaterial auf 15 Mio Tonnen erhöhen zu können. Der schweizerische Binnengüterverkehr wird rund 1 Mio t betragen, so dass auf dieser Achse 14 Mio t grenzüberschreitende Güter befördert weren können. Gemäss den Ausführungen unter Ziffer 4.2 wird die Zulaufstrecke Karlsruhe - Basel in der Lage sein, diesen Mehrverkehr zu bewältigen. Er kann auch von den italienischen Staatsbahnen problemlos abgenommen werden. Die Kapazität der Doppelspurlinie über Chiasso beträgt 12 Mio t. Weitere 2 Mio t können über Luino geleitet werden.

Die Kapazität der Gotthardbahn kann auf den bestehenden Rampen nicht weiter erhöht werden. Es besteht jedoch ein schweizerisches Bauprojekt für einen Gotthard-Basistunnel von Erstfeld nach Biasca sowie für den Bau eines dritten und eines vierten Gleises auf den Zufahrten im Norden (Arth-Goldau - Erstfeld) und im Süden (Biasca - Chiasso). Das Projekt wird gegenwärtig aktualisiert. Im Rahmen dieser Arbeiten wird zudem abgeklärt, wie der Gotthard-Basistunnel auf optimale Weise mit dem Bahnnetz der Ostschweiz und des deutschen und österreichischen Bodenseeraumes verknüpft werden kann (Ypsilon-Lösung)[1].

4.4 Brenner

Es ist vorgesehen, die Kapazität der Brennerachse bis zum Jahre 2000 ganz wesentlich zu erhöhen. Der überlastete Streckenabschnitt zwischen dem Rangierbahnhof Hall in Tirol und Innsbruck soll mittelfristig durch eine neu zu erstellende Tunnelstrecke umfahren werden. Die Detailplanung dieses Projektes wird innerhalb einer Machbarkeitsstudie über eine neue zusätzliche Eisenbahntransversale München - Verona mituntersucht.

---

1) Vgl. Anhang 7

Die Kapazität des Abschnittes Rosenheim - Kufstein - Brennero/ Brenner soll im übrigen mit Hilfe signaltechnischer Massnahmen erhöht werden.

In Italien werden die schlecht trassierten und teils steinschlaggefährdeten Abschnitte Terme del Brennero/Brennerbad - Colle Isarco/Gossensass, Albes/Albein - Cardano/Kardaun und Dolce - Domegliara durch Neubaustrecken von gesamthaft 41,6 km Länge ersetzt.

Des weitern werden nördlich von Trento ein Güterbahnhof, ein Containerterminal und eine dem Nord-Süd-Verkehr dienende Rangieranlage erstellt. Die ganze Strecke Brennero/Brenner - Verona wird mit automatischem Streckenblock ausgerüstet und für Gleiswechselbetrieb eingerichtet.

Für alle erwähnten Arbeiten wird mit einer Bauzeit von rund 5 Jahren gerechnet.

Die Kapazität der Strecke zwischen Rosenheim und Verona dürfte somit ab Mitte der neunziger Jahre um weitere 5 Mio Tonnen auf 12 Mio Tonnen erhöht werden[1)]. Dieser Verkehr kann von der Zulaufstrecke München - Rosenheim nach signaltechnischen Verbesserungen aufgenommen werden, sofern der Güterverkehr von München nach Salzburg und weiter über Mühldorf geleitet wird. Der Ausbau dieser Entlastungsroute ist im deutschen Bundesverkehrswegeplan 1985 enthalten.

Trotz der vorstehend erwähnten Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit könnte der Brennerverkehr noch vor dem Jahre 2000 in eine Krise geraten, da die österreichische Regierung anstrebt, mittelfristig ein Maximum des Schwerverkehrs von der Brenner-Autobahn auf Huckepackzüge vom Typ "Rollende Landstrasse" zu bringen. Das würde auf der Brennerbahn zu einem Verkehrszuwachs von maximal 18 Mio t im Jahr führen. Dieser Verkehr kann auch von einer ausgebauten Brennerbahn nicht bewältigt werden.

---

1) Auf österreichischem Staatsgebiet wird sie 15 Mio t betragen.

Um einer derartigen Krisensituation vorzubeugen, haben die Verkehrsminister Oesterreichs, Italiens und der Bundesrepublik Deutschland aufgrund eines von ihnen verabschiedeten Berichts über die langfristigen Aussichten für den Ausbau der Brennerstrecke am 11. Juli 1986 beschlossen, dass die Bahnverwaltungen bei einem internationalen Konsortium eine Machbarkeitsstudie für eine neue zusätzliche zweigleisige Eisenbahnverbindung München - Verona mit dem Kernstück eines Brennertunnels von entweder ca. 35 km Länge oder in anderen Varianten in Auftrag geben.

Sofern die österreichischen Intentionen realisiert würden, kann nur die Verwirklichung eines neuen Tunnels und der sich daraus ergebende Ausbau der gesamten Brennerachse es ermöglichen, dem mittel- bis langfristig prognostizierten Verkehrszuwachs gerecht zu werden.

4.5 Pontebbana

Bis zum Jahre 2000 wird der heute noch eingleisige Streckenabschnitt nordöstlich von Tarvisio doppelspurig ausgebaut sein. Die Güterkapazität der Achse wird dann 12 Mio Tonnen betragen. Die nördlichen Zufahrtslinien werden - gesamthaft betrachtet - in der Lage sein, diesen Verkehr zu übernehmen. Einer allfälligen Ueberlastung der Tauernlinie könnte durch die Umleitung des Jugoslawienverkehrs[1)] über die sich in teilweise zweigleisigem Ausbau befindliche Schoberpasslinie begegnet werden:

Regensburg - Passau ——\
München - Mühldorf — Simbach / Salzburg — Wels - Linz - Graz - Zagreb.

Die Distanz München - Zagreb beträgt über Villach 611 km, über Linz - Graz 753 km und über Bischofshofen - Graz 714 km. Im Verkehr mit Norddeutschland besteht zwischen der Route über Salzburg - Villach und dem Weg über Linz ungefähr Distanzgleichheit.

---

1) ausg. Verkehr mit den Häfen Koper und Rijeka

4.6 Splügen

Die Schweiz hat in den Jahren 1974 - 1978 ein generelles Projekt für eine Splügenbahn ausgearbeitet.

Sein Kernstück wäre ein 49,2 oder 45,5 km (es wurden zwei Varianten projektiert) langer Basistunnel von Thusis nach San Vittore (Gemeinde Mese bei Chiavenna). Zwischen Chur und Thusis wäre eine neue, zum Teil im Berg verlaufende Linie zu erstellen. Die Realisierung dieses Projektes würde eine leistungsfähige Zulaufstrecke vom nördlichen Bodenseeufer nach Chur voraussetzen. Die Planungen auf Schweizer Boden werden zur Zeit wesentlich verfeinert.

Die italienische Regierung hat ihrerseits beschlossen, im Finanzgesetz 1985 die zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine neue Transversale durch den Splügen benötigten Mittel vorzusehen, dies zusätzlich zum beabsichtigten Ausbau der Brennerachse.

Nach italienischer Ansicht würde die Splügenachse in diesem Alpenraum eine vorteilhafte Lösung darstellen, weil:

- ihre zentrale Lage in einem wirtschaftsstarken Gebiet Europas ein beträchtliches sowohl östlich als auch westlich der Achse gelegenes Verkehrspotential erschliessen würde;

- ihre Verwirklichung die Distanzen zwischen Nord- und Südeuropa verkürzen würde, insbesondere was die Benützung und die Entwicklung des auf den Raum Genua konzentrierten ligurischen Hafensystems betrifft;

- die Wahl des Splügens für Italien erhebliche regionalwirtschaftliche und raumplanerische Vorteile brächte und zudem aus Umweltschutzgründen vorzuziehen wäre, da die Linie weitgehend durch infrastrukturell nicht überlastete und relativ dünn besiedelte Gebiete führen würde.

Gemäss einer ersten approximativen Einschätzung der Linienführung durch Italien würde die neue Eisenbahnachse im grossen und ganzen dem Trasse der bestehenden Linie Lecco - Colico - Chiavenna folgen.

Die technischen Daten der den italienischen Planungen zugrunde liegenden Linie dürften denjenigen einer italienischen Schnellfahrlinie entsprechen, d.h. Längsneigungen von 12 - 14 Promille, Minimalkurvenradien von 2000 m und Lichtraumprofile vom Typ Cl.

4.7 Zusammenfassung

Die bisherigen Untersuchungen des Stellvertreter-Ausschusses haben zu den nachstehend ausgewiesenen Resultaten geführt, welche die Kapazität der Engpässe der einzelnen Achsen berücksichtigen.

Tabelle 4: Kapazität im Jahre 2000

Achse	Reiseverkehr Züge/Tag [1]	Güterverkehr Mio t/Jahr
Lyon - Milano	30	16
Basel - Simplon - Milano/Novara	60	12
Basel - Gotthard - Milano/Novara	90	14
München - Brennero - Verona	45	12
Villach - Pontebba - Trieste/Venezia	19	12
Total alpenquerender Verkehr	244	66

5. Folgerungen aus dem Teilbericht

Die ausgewiesene Kapazität der Eisenbahn beträgt im Jahre 1990 55 Prozent und im Jahre 2000 58 Prozent der voraussichtlichen Landverkehrsnachfrage insgesamt. Zur Zeit werden aber zwischen Nordeuropa und Italien etwa 40 Prozent aller Güter auf der Schiene befördert.

---

1) Schnellzüge und Lokalzüge auf den Engpass-Abschnitten, beide Fahrtrichtungen zusammen.

Die Alpenbahnen wären somit in der Lage, bis zum Jahre 2000 76 Prozent des prognostizierten Gesamtverkehrszuwachses[1)] zu übernehmen, sofern sich der Verkehr gleichmässig auf die fünf Achsen verteilt und sofern die Güter in Block- oder Containerzügen befördert werden.

Anderseits rechnet die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000 mit einem Wachstum des internationalen Strassengüterverkehrs um über 70 Prozent und mit einer knapp 20prozentigen Zunahme des internationalen Eisenbahngüterverkehrs.

Analog sieht Italien in seinem Gesamtverkehrsplan (Piano generale Trasporti) vor, dass der bis zum Jahre 2000 prognostizierte Zuwachs des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zu 60 Prozent auf die Strasse und zu 40 Prozent auf die Schiene entfallen wird.

Die von der Bundesrepublik Deutschland und Italien erwarteten Zunahmen des Strassengütertransitverkehrs brächten Oesterreich und der Schweiz zusätzliche, im Urteil dieser Länder nicht mehr tragbare Probleme und Belastungen für die betroffene Bevölkerung. Diese beiden Länder unterstützen deshalb alle Massnahmen, die geeignet sind, nebst dem prognostizierten Güterverkehrszuwachs auch einen möglichst hohen Anteil des jetzigen Strassentransits auf der Schiene abzuwickeln (sei es im traditionellen Wagenladungs- oder im kombinierten Verkehr). Die Bundesrepublik Deutschland und Italien widersetzen sich diesen Bestrebungen nicht, sofern die angewandten Massnahmen die Prinzipien der grundsätzlich freien Wahl des Verkehrsmittels respektieren, die Vorgaben gültiger nationaler Verkehrsplanungen berücksichtigen und der Bahnverkehr schnell und kostengünstig abgewickelt werden kann.

---

1) Basis 1984; Prognose: optimistische, obere Variante (S. 3)

Der Stellvertreter-Ausschuss wird im Verlaufe seiner weiteren Arbeiten zu untersuchen haben, wie die stets zunehmende Gesamtverkehrsnachfrage mit der im Sinne der vorstehenden Ausführungen (Kapitel 4) erhöhten Kapazität auf bestmögliche Weise verknüpft werden kann. Dabei sind auch die beiden am Ende des zweiten Abschnittes erwähnten Bedingungen (gleichmässige Verteilung auf alle Achsen, Blockzüge) zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang hat der Stellvertreter-Ausschuss Szenarien entwickelt (vgl. Ziff. 2.21, Tabelle 2), auf deren Grundlage er die Herren Minister um Weisungen bezüglich der Weiterführung der Arbeiten bittet.

Die ersten beiden Szenarien ("Trend" und "Gleichbleibende Verkehrsteilung") würden in naher, bzw. in ferner Zukunft den Bau weiterer Alpenautobahnen mit den bekannten Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft notwendig machen. Das dritte Szenario (Verkehrszuwachs ab 1990 ausschliesslich auf der Schiene) und insbesondere die Intentionen Oesterreichs und der Schweiz bedingen - abgesehen vom beabsichtigten Ausbau der Verbindungen am Brenner (siehe Ziff. 4.4 hievor) - in mittel- bis langfristiger Sicht die Verwirklichung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale. In Anbetracht der räumlichen Verteilung von Quelle und Ziel des alpenquerenden Verkehrs müsste diese neue Linie durch die Zentralalpen führen.

Auch nach dem Jahr 2000 ist mit einer weitern erheblichen Zunahme des alpenquerenden Güterverkehrs zu rechnen. Die beschriebenen Probleme werden dadurch noch weiter verschärft. Es zeichnet sich somit ab, dass vor diesem Zeitpunkt eine weitere Alpentransversale mit grosser Leistungsfähigkeit in Betrieb sein sollte.

Anhang 1

Zusammensetzung des Stellvertreter-Ausschusses

Bundesrepublik Deutschland:	Dr. Ulrich Klimke, Ministerialdirigent, vormals Leiter des Ministerbüros, Bundesministerium für Verkehr;
Italien:	Dr. Antonio Armellini, Consigliere per gli Affari internazionali del Ministro dei Trasporti;
Oesterreich:	Dr. Gustav Hammerschmid, Präsident der Bundesbahndirektion Linz, vormals persönlicher Mitarbeiter des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (bis 31.1.1987);
	Dr. Bruno Schwebisch, persönlicher Mitarbeiter des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (ab 1.2.1987);
Schweiz:	Lic.oec. Silvio Fasciati, persönlicher Mitarbeiter des Vorstehers des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

Des weitern nehmen die folgenden Damen und Herren regelmässig an den Arbeiten des Ausschusses teil:

Italien:	Frau Anna Ottavianelli, Segretaria Consigliere del Ministro;
	Ing. Angelantonio Pica, Segreteria tecnica Piano generale Trasporti;
Schweiz:	Dr. Hanspeter Vogel Wissenschaftlicher Adjunkt, Bundesamt für Verkehr;
	Giuseppe Del Don, Inspektor, Bundesamt für Verkehr.

Pflichtenheft des Stellvertreter-Ausschusses (Auszug)

Der Stellvertreter-Ausschuss

a) erhebt und beschreibt den gegenwärtigen Stand und die zukünftige Entwicklung des Reise- und Gütertransitverkehrs durch die Alpen, sowohl bezüglich Nachfrage als auch bezüglich Angebot;

b) schlägt Massnahmen zur nachhaltigen Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs vor;

c) untersucht die baulichen und organisatorischen Möglichkeiten zur quantitativen und qualitativen Kapazitätssteigerung der Schiene,

- auf den bestehenden Linien,
- durch den Bau neuer Transversalen (Brenner, Splügen, Gotthard);

d) beschreibt die grenzüberschreitende Linienführung der neuen Alpentransversalen, beurteilt diese und nennt die Voraussetzungen zur Verwirklichung einer solchen Grossinvestition;

e) erstellt einen groben Zeit- und Kostenrahmen;

f) informiert die Organe des französischen Verkehrsministeriums über die beschriebenen Aufgaben und koordiniert seine Tätigkeit mit diesen Stellen.

Definition der verwendeten Begriffe

1. Nordeuropa: Frankreich, Grossbritannien, Irland, Benelux, Skandinavien, Bundesrepublik Deutschland, DDR, Polen, CSSR, Ungarn (nur Verkehr Ungarn - Oesterreich - Italien).

2. Alpenquerender Verkehr: Verkehr über Ventimiglia sowie Verkehr, der die Wasserscheide zwischen dem Einzugsgebiet der Adria und demjenigen der übrigen Meere im Alpenraum quert. Nicht zum alpenquerenden Verkehr im Sinne dieses Berichtes gehören somit die Güterströme zwischen der Nordschweiz und dem Wallis, zwischen dem Norden Oesterreichs und dem Einzugsgebiet der Drau (Tauern, Semmering), sowie zwischen Slowenien und Italien.

3. Alpenquerender Transitverkehr: Schienen- und Strassenverkehr Zwischen Nordeuropa (Def. Ziff. 1) und Italien. Der Verkehr Frankreich - Italien wird somit dem Transitverkehr zugerechnet.

4. Alpenquerender schweizerischer Import/Exportverkehr: Schienen- und Strassenverkehr Nordeuropa - Tessin und Schweiz (ausg. Tessin) - Italien.

5. Alpenquerender schweizerischer Binnenverkehr: Schienen- und Strassenverkehr zwischen dem Tessin und den übrigen Landesteilen.

6. Alpenquerender österreichischer Import/Exportverkehr: Schienen- und Strassenverkehr zwischen Oesterreich und Italien.

7. Alpenquerender österreichischer Binnenverkehr: Da das gesamte österreichische Staatsgebiet nördlich der Wasserscheide zwischen Schwarzem Meer und Adria liegt, gibt es in diesem Bericht definitionsgemäss keinen alpenquerenden österreichischen Binnenverkehr.

8. Kombinierter Verkehr: Grosscontainerverkehr und Huckepackverkehr.

9. Grosscontainer: Mehr als 3 m^3 grosse Behälter von dauerhafter Beschaffenheit. Ihre Abmessungen betragen 20, 30 oder 40 englische Fuss in der Länge und ca. 8 Fuss in Breite und Höhe. Sie eignen sich besonders für den Transport von Gütern über mehrere Verkehrsträger ohne Umlad des Gutes.

10. Huckepackverkehr: Rollende Strasse einerseits und Bahntransport unbegleiteter Wechselbehälter und Sattelauflieger über lange Strecken anderseits. Die Beförderung erfolgt in Ganzzügen zwischen den durch die Bahnen anerkannten Terminals.

11. Rollende Strasse: Bahntransport begleiteter Lastwagen, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelzüge über kürzere Distanzen.

Untersuchngsgebiet

Die Arbeiten des Stellvertreter-Ausschusses konzentrieren sich auf die folgenden drei Achsen:

1. K'ruhe - Basel < Bellinzona / Bern / Lausanne — Seregno / Laveno — Brig - Arona — Bergamo - Rovato / Milano / Sesto / Novara,

2. München - Rosenheim - Innsbruck - Bolzano/Bozen - Verona,

3. München < Mühldorf / Rosenheim — Salzburg - Villach - Udine - Cervignano.

Die übrigen alpenquerenden Strecken und die übrigen Zufahrten zum Alpenraum werden nicht untersucht. Ihre Kapazität und ihr heutiges Verkehrsvolumen werden jedoch bei den Aussagen über die untersuchten Varianten berücksichtigt. Es handelt sich dabei um folgende Strecken:

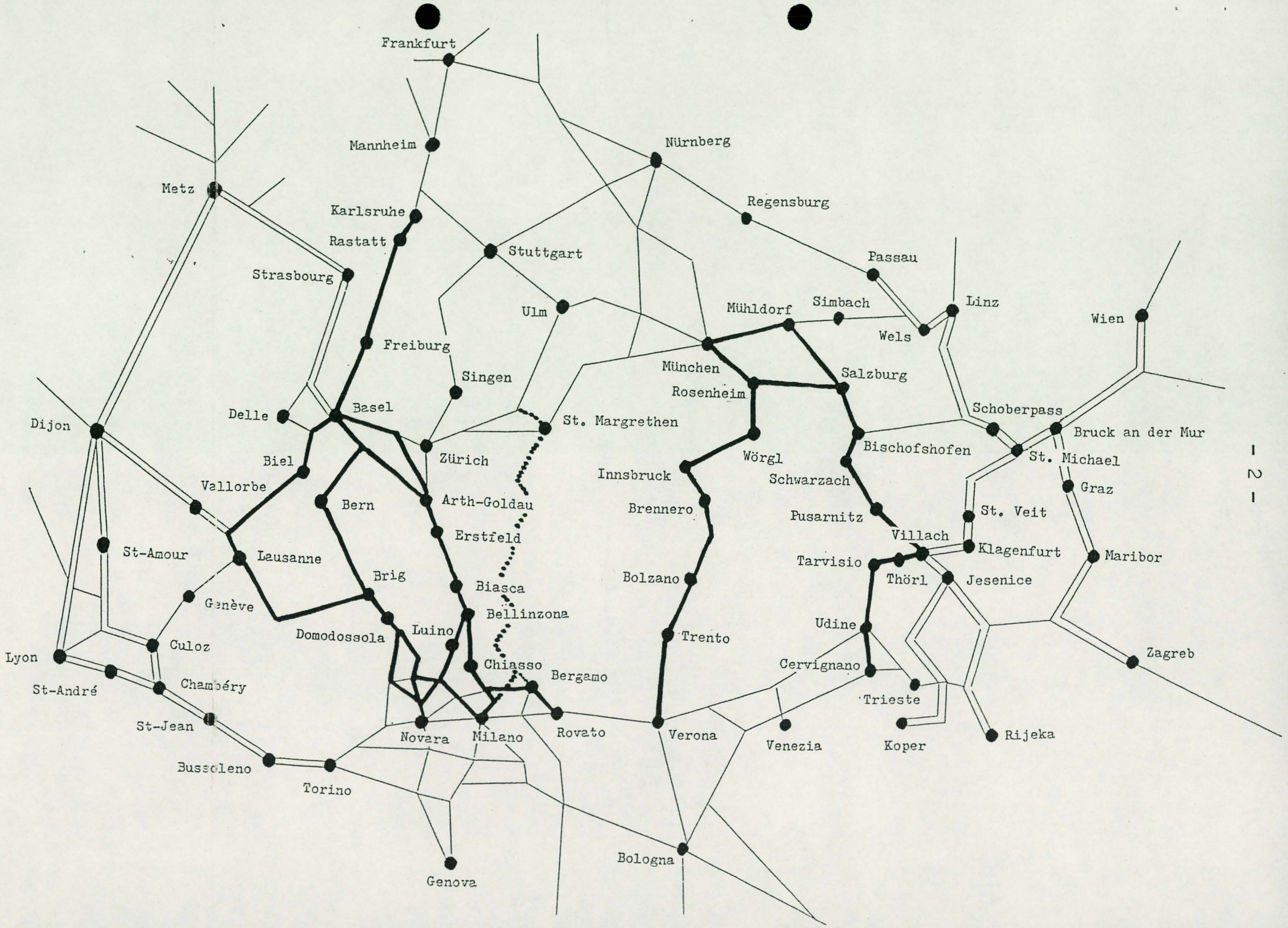
4. Metz - Dijon < Lausanne / Chambéry - Torino,

5. Metz - Strasbourg - Basel SBB,

6. Villach - Jesenice < Koper (Capodistria) / Rijeka (Fiume),

7. Passau - Linz - St. Michael - Bruck an der Mur - Graz - Maribor - Zagreb,

8. Wien - Bruck an der Mur - St. Michael - Villach.


Frankfurt
Mannheim
Nürnberg
Metz
Karlsruhe
Regensburg
Rastatt
Stuttgart
Passau
Strasbourg
Ulm
Mühldorf
Simbach
Linz
Wien
Freiburg
Wels
München
Singen
Salzburg
Rosenheim
Delle
Basel
Schoberpass
Dijon
St. Margrethen
Bischofshofen
Bruck an der Mur
Zürich
Wörgl
St. Michael
Biel
Innsbruck
Schwarzach
Graz
Vallorbe
Arth-Goldau
Brennero
Pusarnitz
St. Veit
Bern
Erstfeld
Villach
Klagenfurt
St-Amour
Lausanne
Tarvisio
Maribor
Bolzano
Thörl
Jesenice
Brig
Biasca
Genève
Udine
Bellinzona
Domodossola
Luino
Trento
Zagreb
Lyon
Culoz
Cervignano
Chiasso
Bergamo
St-André
Chambéry
Trieste
St-Jean
Novara
Milano
Rovato
Verona
Venezia
Koper
Rijeka
Busseleno
Torino
Genova
Bologna

TRANSITGÜTERVERKEHR NORDEUROPA - ITALIEN
1965 - 1984

	SCHIENE								STRASSE										LAND-VERKEHR	
	SCHWEIZ		FRANK-REICH		OESTER-REICH		TOTAL		SCHWEIZ		FRANKREICH				OESTERREICH				TOTAL		Total	
											Mont Blanc		Übrige		Brenner		Übrige					
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%
1965	7,7	42	4,1	22	4,0	22	15,8	87	0,0	0	-	0	1,0	5	1,4	8	0,0	0	2,4	13	18,2	100
1970	10,4	38	5,9	21	5,4	19	21,7	78	0,1	0	2,0	7	1,2	5	2,7	10	0,0	0	8,0	22	27,7	100
1974	9,9	26	8,1	21	5,9	16	23,9	63	0,3	1	5,1	14	1,9	5	5,7	15	0,9	2	13,9	37	37,8	100
1978	8,8	18	9,9	21	6,0	12	24,7	51	0,4	1	8,1	17	2,9	6	9,8	20	2,5	5	23,7	49	48,4	100
1980	11,2	21	9,6	18	5,6	11	26,4	50	0,5	1	9,4	18	3,2	6	10,7	20	2,3	5	26,1	50	52,5	100
1981	10,7	20	9,1	17	5,2	10	25,0	47	0,5	1	6,7	12	6,2	12	11,2	21	3,6	7	27,7	53	52,7	100
1982	9,4	18	8,9	17	5,5	11	23,8	46	0,6	1	6,5	12	7,0	13	11,4	22	3,0	6	28,5	54	52,3	100
1983	9,0	16	8,9	16	5,4	10	23,2	42	0,8	1	*		15,3	28	12,4	23	3,2	6	30,9	58	54,9	100
1984	10,4	18	10,2	17	5,8	10	26,4	45	0,8	1	*		15,2	26	12,7	22	3,2	6	31,9	55	58,3	100
Zunahme 1965-1974	2,2	29	4,0	98	1,9	48	8,1	51	0,3	-	*		6,0	600	4,3	307	0,9	-	11,5	479	19,6	103
Zunahme 1974-1984	0,5	5	2,1	26	-0,1	-2	2,5	10	0,5	167	*		8,2	117	7,0	123	2.3	256	18,0	129	20,5	54

* Mont Blanc in "FRANKREICH. Übrige" eingeschlossen

Anhang 5

Tagesverbindungen Elsass/Baden-Württemberg - Norditalien

Strasbourg	03.59	03.59			06.27	07.43	08.04	09.10	09.10	10.58	11.58	12.11		13.14		15.15		17.03	17.43
Basel SBB	05.46	05.52			09.00	10.00	C	11.46	12.00	13.00	C	14.00		16.00		18.00		18.56	20.00
Milano	S	11.26			14.50	15.30	C	S	17.20	18.55	C	19.30		21.25		23.33		00.54	01.33
Torino	12.50	-			16.50	-	17.30	19.57	19.57	20.50	21.30	-		-		01.57		-	-

Mannheim			02.53		05.32	07.31		09.31		10.31		11.31	11.32	13.31		15.31	15.32	16.31	17.31
Basel SBB			06.11		09.00	10.00		12.00		13.00		14.00	B	16.00		18.00	B	18.56	20.00
Milano			11.40		14.50	15.30		17.20		18.55		19.30	B	21.25		23.33	B	00.54	01.33
Verona			13.41		16.27	17.29		19.29		20.27		-	21.14	-		-	02.13	02.53	-

Stuttgart				04.20		07.25		09.25	08.57	10.14			12.57	12.38		15.25	16.57		17.28
Zürich				B		11.04		13.04	T	14.04			B	17.04		19.04	B		21.04
Milano				B		15.30		17.30	T	18.55			B	21.25		23.33	B		01.33
Verona				14.34		17.29		19.29	|	20.27			21.14			|	02.13		|
Bologna				16.06		18.00		20.51	|	21.50			23.30			02.23			03.51

Ulm				05.42	06.00	07.20		09.12	09.54	10.13		11.12	13.54	12.12	13.54	15.10	17.54		17.13
Zürich				B	10.04	11.04		13.04	T	14.04		15.04	B	17.04	B	19.04	B		21.04
Milano				B	14.50	15.30		17.30	|	18.55		19.30	B	21.25	22.50	23.33	B		01.33
Verona				14.34	-	17.29		19.29	|	20.27		|	21.14	-	-	|	02.13		-
Trieste				19.00	-	20.48		-	22.40	-		|	02.25	-	-	|	07.40		-
Bologna				16.06	-	18.00		20.51	|	21.50		22.18	23.30	-	-	02.23	03.55		-

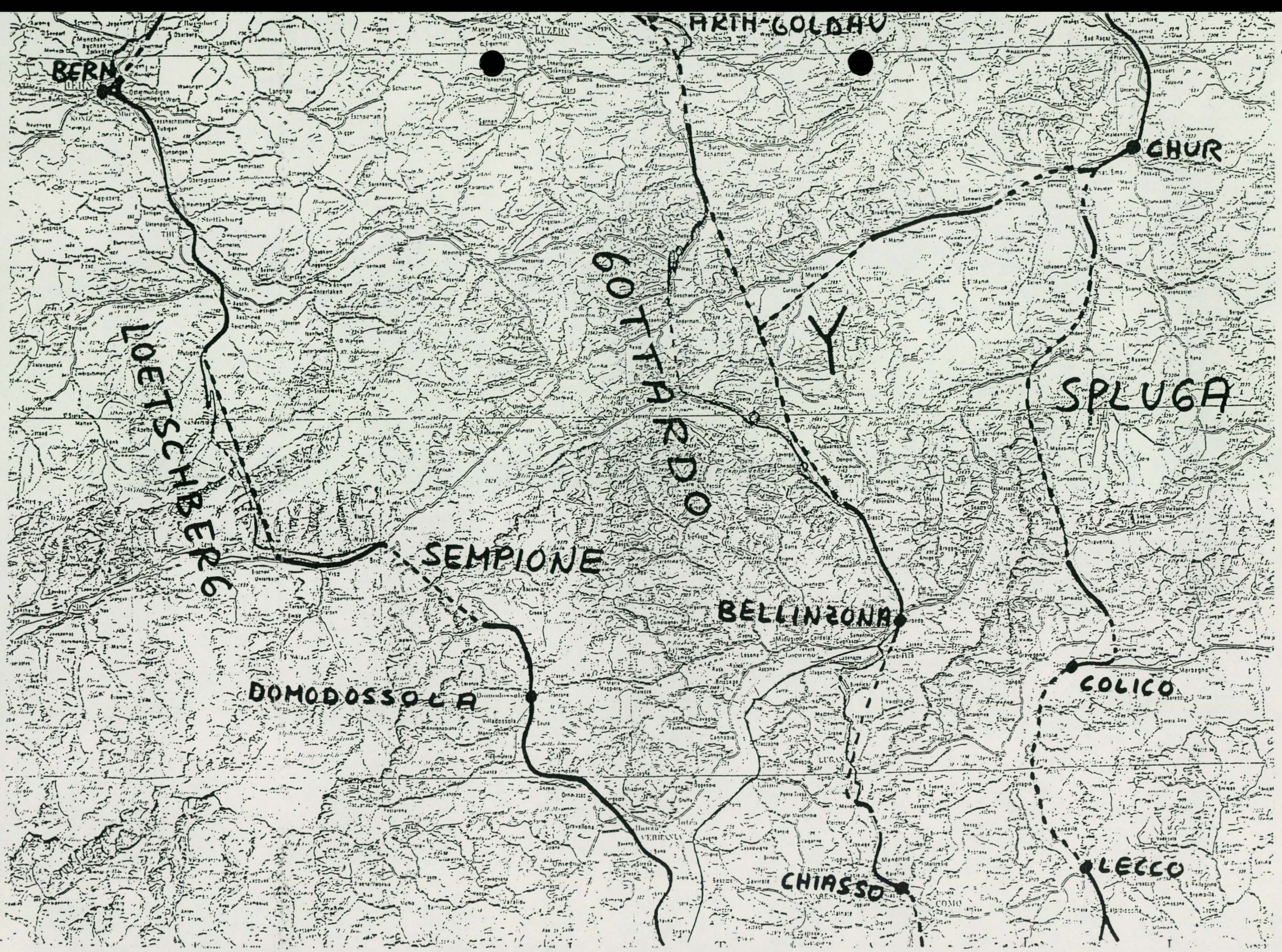
S) via Simplon

C) via Mont-Cenis

B) via Brenner

T) via Tauern

Anhang 6


ARTH-GOLDAU
BERN
CHUR
LOETSCHBERG
SEMPIONE
GOTTHARDO
SPLUGA
BELLINZONA
DOMODOSSOLA
COLICO
CHIASSO
LECCO

Anhang 7

Stellvertreter-Ausschuss
Eisenbahnalpentransversalen

3003 Bern, 10. August 1987

Notiz über eine
Besprechung im französischen
Verkehrsministerium

Datum: 7. Juli 1987, 12.00 - 16.00 Uhr

Ort: Verkehrsministerium Frankreich, Paris

Teilnehmer: F: HH. Trotignon
Commeau

CH: Fasciati (Fa)
Chappuis

Fa stellt im Auftrag des Stv.-Ausschusses den 1. Teilbericht (April 1987) dieses Gremiums vor und erwähnt, dass der Bericht in der 1. Maihälfte an die Verkehrsminister von D, I, A und CH gegangen ist. Er übergibt sodann eine ins Französische übersetzte Version dieses Berichtes den Herren des F-Ministeriums.

Die Herren Trotignon und Commeau stellen einige Frage zum Bericht (z.B. warum keine stärkere Berücksichtigung der Strassenkapazitäten bzw. der Situation beim (Personen-)Reiseverkehr auf Strasse und Schiene?).

Fa antwortet unter Hinweis auf die Pressemitteilung vom 1.2.1986 des Verkehrsministertreffens in Zürich.

Die französischen Vertreter

- erklären, dass ihnen keinerlei Pläne zur baulichen Verstärkung in grösserem Umfange der Mont-Cenis-Linie bekannt sind.

- werden im übrigen (auf Ersuchen der CH-Vertreter) den Bericht detailliert ansehen und dem Stv.-Ausschuss ihre Stellungnahme dazu bekanntgeben.

- zeigen sich überrascht darüber, dass der Bericht davon ausgeht, dass die alpenquerende Strasseninfrastruktur im wesentlichen schon heute ausgelastet ist (nach Ansicht von F vermögen die bestehenden Strassen noch deutlich mehr Schwerverkehr "verkraften").

P. Kamiak.

Kopie z.K. an:

- Mitglieder des Stellvertreter-Ausschusses

IL CAPO
DEL DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI,
DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE

bis 9.10.87 leere Reaktion FO

3003 Berna, 2 settembre 1987

S.E. il Ministro dei trasporti
Signor Calogero Mannino
Piazza della Croce Rossa

I - 00100 R o m a

Egregio signor Ministro,

Per la Sua recente elezione a Capo del Ministero italiano dei trasporti, mi permetto di esprimerLe le mie più sincere felicitazioni e i migliori auguri in occasione dell'inizio del Suo mandato.

Nel contesto delle relazioni che i nostri rispettivi governi hanno sempre intrattenuto, mi auguro che i contatti fruttuosi stabiliti con il Suo predecessore possano continuare e che un prossimo incontro a livello bilaterale, regionale o nell'ambito della Conferenza dei Ministri dei trasporti (CEMT) ci possa dare l'occasione di conoscerci personalmente.

In occasione di un incontro avuto luogo il 1º febbraio 1986 fra i Ministri dei trasporti dei nostri due Paesi, dell'Austria e della Repubblica federale tedesca, per discutere i problemi attuali e futuri sullo sviluppo del traffico attraverso le alpi, è stato costituito il cosiddetto "Gruppo dei sostituti", incaricato di studiare detto problema.

Onde permettere al gruppo di continuare i suoi lavori, Le sarei grato, qualora non lo avesse ancora fatto, se potesse designare un Suo rappresentante, quale successore del

Dr. Antonio Armellini. Il Suo rappresentante potrà prendere direttamente contatto con il mio collaboratore personale, Signor Silvio Fasciati, in paritempo delegato svizzero al Gruppo dei sostituti.

Rallegrandomi per una tale prospettiva, Le trasmetto, Egregio signor Ministro, i sentimenti della mia massima considerazione.

L. Ambrosetti

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

Service des organisations
internationales

Le Chef de la Délégation suisse
aux pourparlers exploratoires

082.40 it
Tél. 031/ 61 57 22
Ch/Dn

3003 Berne, le 2 octobre 1987

Monsieur Jacques d'Elbreil
Chef de Division
Direction générale des transports
de la Commission des CE
34, rue Belliard

B - 1040 B r u x e l l e s

Pourparlers exploratoires dans le cadre des rencontres des ministres des transports des pays alpins: envoi des contributions suisses

Monsieur le Chef de Division,

Comme nous en étions convenus lors de notre fructueuse rencontre des 3 et 4 septembre derniers à Berne, dans le cadre des pourparlers exploratoires susmentionnés, nous avons l'avantage de vous faire parvenir les différentes contributions suisses relatives aux thèmes de discussion évoqués en vue de la prochaine rencontre ministérielle.

- Il s'agit de:

1. Ad thème 1 (cf. chiffre 5. des conclusions de la réunion ministérielle du 13 février 1987): note sur les lignes directrices de la politique coordonnée suisse des transports (à annexer in extenso au rapport de synthèse)

2. Ad thème 1: note relative aux effets des transports sur l'environnement et la population

3. Ad thème 2: note sur l'avancement des études en vue d'une nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes

4. Ad thèmes 3, 4 et 5: note basée sur une contribution des CFF concernant:

   . l'importance du trafic combiné en Suisse

   . les mesures destinées à améliorer la coopération entre les chemins de fer sur les itinéraires alpins

   . la croissance du trafic ferroviaire et le potentiel des capacités

485 8000 30284/8

5. Ad thème 6: une note de l'Office de la police sur la définition d'un camion acceptable du point de vue de l'environnement.

- En ce qui concerne les autres thèmes résultant de la rencontre de février à Bruxelles, comme nous vous l'avons indiqué précédemment et dans la mesure où il n'y a pas de problème spécifique pour la Suisse, nous nous contenterons d'éventuels commentaires ultérieurs sur la base du "rapport de synthèse" que votre Délégation a prévu de nous présenter prochainement.

- En ce qui concerne plus particulièrement la note mentionnée au chiffre 1. ci-dessus, il s'agit d'une présentation générale de la politique suisse actuelle dans le domaine des transports de transit, qui vise à faire mieux comprendre les différentes approches sectorielles évoquées dans les autres contributions. Comme nous l'avons précisé lors de notre réunion de Berne, ce document n'est pas destiné à être intégré dans le rapport de synthèse, mais à y figurer comme annexe, dans la mesure où il forme un tout spécifique à la problématique suisse. Cela ne devrait pas exclure la reprise de certains passages dans le libellé du rapport de synthèse.

  Cette note sera sujette à modifications de la part du ministre suisse, afin de garantir son actualisation pour la période où se situera la rencontre des ministres des transports des pays alpins, compte tenu notamment de votre document de synthèse et des avis des autres délégations.

- En ce qui concerne le thème relatif à la coopération dans les chemins de fer, nous vous faisons parvenir, pour mémoire, le rapport de la CEMT de 1985 "Improvements in international railway transport services", qui reflète en grande partie les préoccupations du gouvernement suisse.

- Afin de compléter votre information, nous nous permettons de vous suggérer de vous reporter également au procès-verbal de la réunion de Berne, que nous vous avons fait transmettre à titre personnel et confidentiel et que nous avons voulu relativement explicite, afin de nous faciliter la tâche de part et d'autre.

Nous nous permettons en outre de vous rappeler que Monsieur le Conseiller fédéral Schlumpf souhaiterait que la prochaine rencontre ministérielle ait lieu, comme convenu, dans le courant de novembre 1987 et vous saurions gré de nous transmettre le plus tôt possible des propositions de dates à cet effet. Nous restons à votre disposition pour un contact multilatéral faisant suite à votre transmission aux délégations de votre rapport de synthèse, dont la réception a été prévue d'un commun accord pour la mi-octobre au plus tard.

Nous vous remercions de la diligence que vous apportez à ces contacts, restons à votre dispositions pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Monsieur le Chef de Division, l'assurance de notre haute considération et de nos sentiments les meilleurs.

OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS
Service des organisations internationales

G. Chappuis
Chef de la Délégation suisse

Annexes mentionnées (6)

Copies avec annexes 1 à 5

- Bureau de l'intégration
  Palais fédéral Est
  3003 Berne

- Monsieur L. Zünd
  Monsieur A. Ramseyer
  Chef de la Division principale
  de la circulation routière DFJP
  Taubenstrasse 16
  3003 Berne

  (2 exemplaires)

- Monsieur C. Rossel
  Monsieur R. Hirt
  Direction générale des douanes
  Monbijoustrasse 20
  3003 Berne

  (2 exemplaires)

- Monsieur S. Ronzani
  Office fédéral des affaires
  économiques extérieures
  Palais fédéral Est
  3003 Berne

- Monsieur S. Fasciati
  Secrétariat général du DFTCE
  Palais fédéral Nord
  3003 Berne

- Monsieur A. Geiser
  Monsieur H.-U. Berger
  Etat-major pour les questions de
  transport du DFTCE
  Bubenbergplatz 11
  3003 Berne

  (2 exemplaires)

- Monsieur le Directeur M. Lehmann
  Monsieur S. Piot
  Direction générale des CFF
  Marketing marchandises
  Mittelstrasse 43
  3030 Berne

  (2 exemplaires)

- OFT: - M, - it/aa

Schweizerischer Beitrag zum Bericht der EG-Kommission im Hinblick auf die Konferenz der Verkehrsminister der EG und der Alpenländer

Grundzüge der schweizerischen Verkehrspolitik

1. Der Weg zu einer Koordinierten Verkehrspolitik

Schon seit jeher fand auch in der Schweiz eine periodisch aufflammende verkehrspolitische Diskussion über Ordnungspolitik, Zielkonflikte und Ausbauprojekte statt. Eine systematische Durchleuchtung der Verkehrslandschaft wurde erstmals durch die "Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption" (GVK-CH) vorgenommen. Deren Arbeiten wurden 1977 in 40 Thesen für eine kohärente Verkehrspolitik der Eidgenossenschaft zusammengefasst, die die schweizerische Regierung in der Folge als Richtschnur für die zu treffenden Entscheidungen übernommen hat.

Diese grundlegenden Arbeiten dienten als Basis für die Ausarbeitung von Vorschlägen für die verfassungsmässige Verankerung des Gedankengutes der Gesamtverkehrskonzeption als "Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik", die inzwischen von den beiden Kammern des eidgenössischen Parlamentes zuhanden der obligatorischen Volksabstimmung verabschiedet sind.

2. Grundsätze der Koordinierten Verkehrspolitik

Die Verfassungsartikel über die koordinierte Verkehrspolitik (KVP) verlangen, dass die schweizerische Verkehrspolitik auf allen Gebieten nach einheitlichen Zielen ausgerichtet wird: Neben der Bedürfnisbefriedigung ist dem wirtschaftlichen Mitteleinsatz und den Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch Beachtung zu schenken. Der Bund wird verpflichtet, die verschiedenen Verkehrsbereiche aufeinander abzu-

stimmen, indem die Verfassungskompetenzen nicht nach Sektoren ausgenützt werden sollen, sondern im Hinblick auf eine harmonisierte Verkehrsabwicklung anzuwenden sind. Kernpunkt des Gedankengutes der koordinierten Verkehrspolitik ist somit, jede Einzelmassnahme auf ein koordiniertes Verkehrsgeschehen auszurichten, das die übergeordneten Ziele etwa einer sparsamen Bodennutzung und minimalen Umweltbelastung erfüllt.

Die KVP geht vom Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl aus, für welche zum Erreichen der erwähnten übergeordneten Ziele die notwendigen Rahmenbedingungen zu setzen sind. Diese Ziele werden jedoch nur zu erreichen sein, wenn der Verkehr umweltfreundlicher wird. Das soll aber nicht durch Zwangsumlagerungen erreicht werden, sondern marktkonform einmal durch eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und zum andern durch die notwendige Verschärfung der Umweltstandards für die Fahrzeuge. Einzig für den Güterfernverkehr auf der Strasse erlauben die neuen Verfassungsartikel Einschränkungen, wenn dieser die Gesamtinteressen beeinträchtigt.

Fest verankert wird das Verursacher- und Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip unter Einbezug der externen Auswirkungen. Zum einen sind damit die Probleme der Umweltbelastung bei der Verkehrsfinanzierung explizite berücksichtigt. Zudem wird damit eine deutliche Trennung eingeführt zwischen gemeinwirtschaftlichen Leistungen einerseits, die die öffentlichen Hände aller Stufen von den Verkehrsunternehmungen im übergeordneten Interesse verlangen und für deren ungedeckte Kosten sie aufkommen müssen. Sie stehen im Gegensatz zu den marktwirtschaftlichen Leistungen andererseits, die in die alleinige Verantwortung der Unternehmungen fallen.

Weitere in diesem Zusammenhang weniger im Vordergrund stehende Vorschläge betreffen etwa: ein Abbau der Verflechtungen und damit eine bessere Abgrenzung der Aufgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden im Verkehrsbereich; ein Ausgleich der Verkehrslasten unter den Kantonen für den Verkehr insgesamt; die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen und des privaten Verkehrs je über langfristig gesicherte

Mittel, die primär von den Verkehrsbenutzern selbst aufzubringen sind.

Die Verfassungsgrundsätze stellen in sich geschlossene Anweisungen dar, die die Verkehrsaufgaben bewältigen lassen, ohne übergeordnete Zielsetzungen zu verletzen.

Diese Grundsätze wurden inzwischen beim Entscheid über viele Einzelprobleme angewandt, so dass das Gedankengut der koordinierten Verkehrspolitik bereits wesentliche konkrete Auswirkungen gezeigt hat. Diese Einzelprobleme betrafen u.a. ein neues Transportgesetz mit einem Abbau der staatlichen Kontrollen, zwei Leistungsaufträge (1982 und 1987) an die Schweizerischen Bundesbahnen mit einer Uebernahme der finanziellen Verantwortung für die Infrastruktur durch die öffentliche Hand (Bund), eine Aenderung der Zweckbindung der Treibstoffzoll-Einnahmen im Sinne einer Oeffnung auf andere Aufgaben in erweitertem Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, eine Uebergangsordnung für eine kostengerechte Schwerverkehrsabgabe und eine Autobahn-Vignette, ein Beschluss über die Modernisierung des Angebotes an öffentlichem Verkehr (BAHN/BUS 2000). In zahlreichen weiteren Detailentscheiden wurde im Geist dieses gesamtheitlichen Verkehrsdenkens gehandelt.

Die Schadstoff-Konzentrationen in der Schweiz und der alarmierende Zustand der Wälder besonders auch im Berggebiet mit möglichen weitreichenden Konsequenzen auf die Sicherheit von Siedlungen und Verkehrswegen führten zum Beschluss, die Abgas-Emissionen auf das Niveau von 1950/60 zu reduzieren, um eine langfristige Gesundung herbeizuführen. Gemäss diesem neuen Ziel wurden die entsprechenden Rahmenbedingungen auch für den Verkehr wesentlich verschärft, indem sowohl die leichten Personenfahrzeuge, wie auch die schweren Güterfahrzeuge massiv gesenkten Abgas- und Lärmgrenzwerten unterworfen wurden, gekoppelt mit einer Wartungs- und Kontrollpflicht. Gleichzeitig wurden Anreizmassnahmen eingeführt wie Verbilligung der Bahntarife und Verdichtung des Fahrplans, Preisdifferenzierung als Anreiz zum vermehrtem Kauf von unver-

bleitem Benzin, Definition eines Huckepackangebotes mit Defizitdeckung durch den Bund (gemeinwirtschaftliche Leistung im Rahmen des Leistungsauftrages an die SBB), Förderung des Baus von Anschlussgeleisen usw.

3. Die europäische Dimension der koordinierten Verkehrspolitik

Die starke wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz mit dem Ausland und ihre geografische Lage als Binnenland im Herzen Europas erklären zu weiten Teilen die wichtige Bedeutung, welche der Verkehrspolitik und insbesondere der Transitpolitik in unserem Lande seit jeher zugekommen sind. Der internationale Verkehr ist im Zuge der steigenden Arbeitsteilung zwischen den Volkswirtschaften und der Integrationsentwicklungen in nie geahntem Ausmasse angewachsen. Er verursacht Probleme, deren Lösung nur in engster internationaler Koordination gefunden werden kann.

Die Schweiz ist bereit, den Transitverkehr, der ja weitgehend EG-interner Verkehr ist, zu übernehmen und zu transportieren, wofür sie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitstellen und unterhalten will, was angesichts der ungünstigen topografischen und klimatischen Verhältnisse grosser Anstrengungen bedarf. Insbesondere der kombinierte Verkehr wurde durch die Schweiz in der Vergangenheit nachhaltig gefördert; er dürfte in der Zukunft noch stark an Bedeutung gewinnen, weshalb die Schweiz auch Bau und Finanzierung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale vorbereitet.

Die Schweiz besteht aber darauf, dass der Geist der koordinierten Verkehrspolitik auch auf den internationalen Verkehr in unserem Lande angewandt wird. Somit müssen die erwähnten Prinzipien auch für den internationalen und insbesondere der Transitverkehr gelten, der im Sinne der Nichtdiskriminierung den gleichen Auflagen unterliegen muss, wie der schweizerische Verkehr. Auch der internationale Verkehr muss kostendeckend, unter weitestgehender Schonung von Umwelt und

Ressourcen sowie unter bestmöglicher Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern abgewickelt werden. Dies bedeutet konkret unter anderem, dass keine weitere Verschlechterung der Umweltbelastung hingenommen werden kann, dass die Fahrzeuge den schweizerischen Gegebenheiten zu entsprechen haben und dass an vermehrter Transportkapazität in erster Linie der Schienenweg für den kombinierten Verkehr angeboten wird. Lösungen, die diese Randbedingungen erfüllen, wird die Schweiz mit voller Kraft unterstützen.

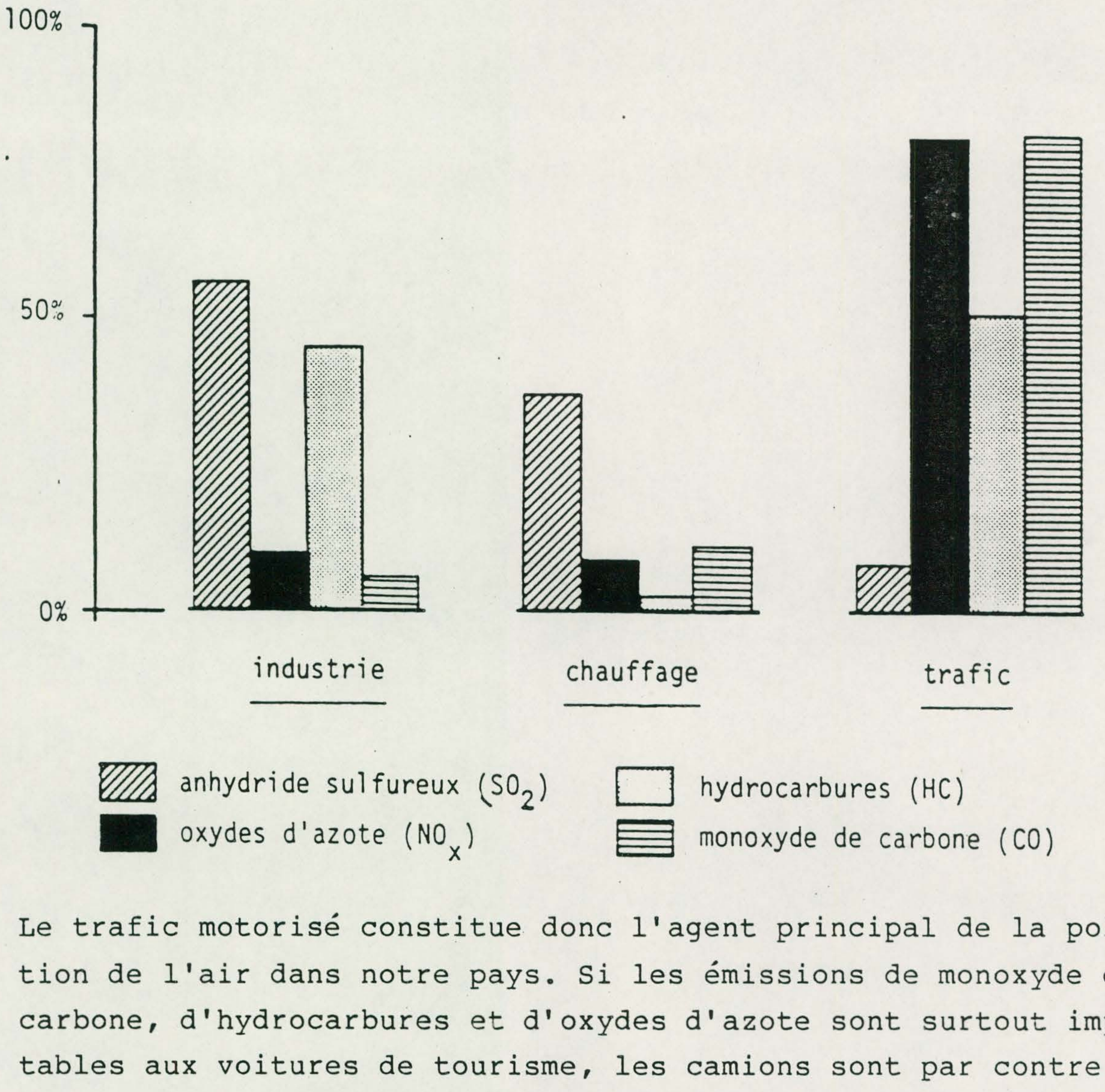
Pourparlers exploratoires CEE-CH dans le cadre des rencontres des ministres des transports des pays alpins

EFFETS DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA POPULATION

Depuis le milieu des années septante, les forêts européennes ont subi des dégâts d'un genre nouveau, qui ont conduit à ce que l'on a nommé "la mort des forêts". La Suisse est également gravement affectée par ce phénomène, puisqu'une enquête effectuée en 1985, montre que 36 % des arbres sont atteints. Cette proportion est encore plus alarmante dans les zones de montagnes, puisqu'elle atteint 43 % dans les Alpes et même 56 % sur le versant sud des Alpes. Cette situation a de graves conséquences sur la sécurité des populations et des infrastructures situées sur ces zones du territoire suisse, les arbres représentant la meilleure protection contre les avalanches, glissements de terrain, etc.

L'ampleur du fléau montre clairement que les causes réelles sont autres que naturelles: la principale responsable est en effet la pollution atmosphérique. Celle-ci peut être décomposée en polluants primaires, tels que les gaz (monoxyde de carbone, hydrocarbures, oxydes d'azote, plomb et anhydride sulfureux) et les poussières, ainsi qu'en polluants secondaires, tels que les pluies acides. Ces divers polluants provoquent des dégâts aux aiguilles, ainsi qu'aux feuilles, et modifient l'équilibre biologique du sol, ce qui conduit à la mort de l'arbre.

En Suisse, pour 1982, la situation quant aux sources de pollution atmosphérique se présentait comme suit:



Le trafic motorisé constitue donc l'agent principal de la pollution de l'air dans notre pays. Si les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote sont surtout imputables aux voitures de tourisme, les camions sont par contre à la source de quelque 65 % à 70 % des émissions totales d'anhydride sulfureux et de suie, occasionnées par le secteur des transports. Leur part aux émissions d'oxyde d'azote, l'une des composante principale des pluies acides, n'est par ailleurs pas négligeable, puisqu'elle atteint environ 22 %. Les substances polluantes étant transportées par les éléments sur de longues

distances, la Suisse souffre également des émissions, parfois élevées, qui prennent naissance au-delà de ses frontières (émissions polluantes transfrontières) et déploient leurs effets sur son territoire: dans ce sens, il s'avère essentiel que l'harmonisation des normes limites admissibles fasse l'objet d'une concertation intensive au niveau international.

Suite notamment au constat de dépérissement des forêts, le Conseil fédéral a présenté le 10 septembre 1986 un rapport sur "la stratégie de lutte contre la pollution de l'air" qui expose l'état actuel de la pollution, ainsi que l'état souhaité de la qualité de l'air dans le futur. Le Conseil fédéral y examine ensuite une série de mesures, selon des critères d'efficacité et d'applicabilité qui permettront d'atteindre cet objectif. En résumé, en ce qui concerne le secteur des transports, il est indispensable de rendre encore plus strictes certaines normes pour les gaz d'échappement de diverses catégories de véhicules routiers et d'améliorer l'attractivité des transports publics.

Une seconde catégorie de nuisances occasionnées par les transports, peut-être aussi importante que la pollution atmosphérique, est constituée par les émissions sonores. En souffrent surtout les populations situées le long des grands axes de trafic routier, tel le Gothard. Le bruit provoque des dommages auditifs, des maladies du système cardiovasculaire et s'intègre plus généralement dans le domaine des agents dits de "stress". En matière d'émission sonore, les principaux responsables sont, par contre, les véhicules routiers lourds.

Il s'avère évident que les mesures de protection de l'environnement décidées en Suisse seront d'autant plus efficaces, si les politiques en la matière, menées à l'étranger, respectent les mêmes principes et se fondent sur les mêmes valeurs normatives. Une coopération accrue dans ce sens apparaît aujourd'hui comme indispensable.

Stand der schweizerischen Arbeiten für eine neue Eisenbahnalpentransversale

Alle Prognosen über die zukünftige Entwicklung deuten darauf hin, dass längerfristig die bestehenden beiden Eisenbahnalpentransversalen durch die Schweiz, nämlich Gotthard und Lötschberg-Simplon, den wachsenden (Transit-)Verkehr nicht mehr werden bewältigen können. Und dies obwohl die Kapazität der bestehenden Linien gegenwärtig mit intensiven baulichen, betrieblichen und organisatorischen Vorkehrungen stark erhöht wird, insbesondere im Zusammenhang mit dem auf anfangs der neunziger Jahre fertiggestellten durchgehenden Ausbau auf Doppelspur der Lötschberglinie. Weil indessen der Bau eines neuen Eisenbahntunnels von (je nach Variante) 30 - 45 km Länge durch die Alpen auf etwa 12 - 15 Jahre veranschlagt wird, muss schon bald einmal ein Baubeschluss gefasst werden können. Nach schweizerischem Recht ist dafür auf Antrag der Regierung (Bundesrat) das Parlament zuständig. Der Beschluss des Parlamentes ist einer Abstimmung durch das Volk zu unterwerfen, sofern dies 50'000 stimmberechtigte Bürgerinnen/Bürger verlangen (sog. fakultatives Referendum).

Die Dimensionen des in Frage stehenden Bauwerkes - mit Gesamtkosten, welche je nach Variante bis in die Grössenordnung des Eurotunnel-Vorhabens reichen - und die von diesem ausgehenden Wirkungen verschiedenster Art verlangen eine sorgfältige Untersuchung der verschiedenen diskutierten Varianten. Mit grossem Planungsaufwand, wofür das Parlament Mittel in der Höhe von 3,5 Millionen Franken bereitgestellt hat, werden gegenwärtig intensiv die folgenden vier Varianten einer neuen Eisenbahnalpentransversale geprüft:

a) Lötschberg-Basistunnel (- Simplon)

b) Gotthardbasistunnel

c) Splügentunnel

d) Sog. "Y-Variante", dadurch gekennzeichnet, dass die nördlichen Zufahrtsstrecken einerseits von Basel - Luzern und anderseits aus dem Raum Bodensee - Chur sich im Gotthardmassiv als Tunnel vereinigen und als gemeinsame Linie weiter nach Süden führen.

Alle Varianten müssen gewissen technischen Mindestanforderungen entsprechen und insbesondere in der Lage sein, kombinierten Verkehr in allen Formen (Container, rollende Landstrasse, unbegleiteter Huckepackverkehr) und für alle gängigen Masse und Gewichte marktkonform zu bewältigen.

Jede Variante wird gleichartig auf verschiedene Kriterien untersucht, wie

- Kosten (wobei die Schweiz für die Finanzierung vom Territorialitätsprinzip ausgeht)
- Zeitbedarf für die Erstellung, Etappierbarkeit
- Geologische Verhältnisse
- Regional- und volkswirtschaftliche Auswirkungen
- Landbedarf
- Umweltauswirkungen
- Einzugsgebiet des Marktes und betriebswirtschaftliche Aspekte

usw.

Ende 1987 werden die wichtigsten Entscheidungsgrundlagen fertigerstellt sein. Sie werden in der Folge veröffentlicht und damit auch interessierten Kreisen im Ausland (Nachbarländer, EG, CEMT) zugänglich gemacht werden. Den Entscheid darüber, welche Variante dem Antrag an das Parlament zugrundegelegt werden soll, wird der Bundesrat 1988 treffen. Der Entscheid wird in nicht unbedeutendem Masse von der Meinung der hauptsächlich betroffenen Länder bzw. der Gemeinschaft geprägt sein, die für die Zufahrtsstrecken auf ihrem Gebiet bauliche, organisatorische und finanzielle Leistungen zu erbringen haben werden. Diesem Zweck dient unter anderem der von den Verkehrsministern Deutschlands, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz bereits 1986 eingesetzte Stellvertreterausschuss, bei dessen Arbeiten die Schweiz die Federführung hat. Er hat einen ersten Teilbericht den erwähnten Ministern im Mai 1987 geliefert. Die bilateralen Kontakte, die die Schweiz mit den Vertretern des EG-Ministerrates und mit der

Kommission periodisch unterhält, bieten ebenfalls einen geeigneten Rahmen für Gespräche im Bereich der Verkehrsinfrastruktur-Investitionen. Das gleiche gilt für die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT). Auch in diesem Forum können sich die Mitgliedländer, fallweise auch beschränkt auf einen regionalen Kreis, über gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse und Projekte von gemeinsamem Interesse besprechen.

Note basée sur une contribution
des CFF

I. - L'importance du trafic combiné

La Suisse, située au centre de l'Europe, a toujours été un **pays à vocation de transit** entre les différentes parties de l'Europe. Cette mission a donné à ses chemins de fer un caractère fortement axé sur le trafic international.

Le trafic combiné a une signification particulière en trafic de transit à travers la Suisse puisqu'il couvre environ un tiers des quantités transportées. A côté du trafic classique des wagons complets, qui forme le fonds de commerce des CFF, le trafic combiné fait l'objet d'une promotion particulière car il représente un **créneau potentiel** important.

Ce créneau est traité par deux sociétés distinctes qui collaborent étroitement avec les CFF et avec les chemins de fer participant.

Pour le trafic combiné par grands conteneurs, les chemins de fer européens ont créé il y vingt ans la société filiale **INTERCONTAINER** qui organise et commercialise les transports de grands conteneurs et de caisses mobiles.

Il y a également 20 ans que les CFF, en collaboration avec des transporteurs routiers et des transitaires, ont créé la société privée de ferroutage **HUPAC SA** pour l'acquisition et l'organisation des transports combinés rail/route, que ce soit en **trafic accompagné** (chargement de l'unité camion avec chauffeur sur un wagon spécialement conçu) ou en **trafic non accompagné** (chargement de caisses mobiles ou de semi-remorques sans chauffeur).

Pour cerner ce marché bien ciblé, les CFF ont mis en oeuvre une palette d'offres sous la dénomination **"Cargo Combi"** qui réunit judicieusement les avantages du chemin de fer (transport rationnel et écologique par trains complets sur de longues distances) avec ceux du transport routier (desserte en surface de porte à porte). Cette forme de coopération devrait encore gagner en signification compte tenu des tendances politiques pour la sauvegarde du milieu vital et de l'engorgement croissant du réseau routier.

Cette perspective a déjà été prise en considération par les pouvoirs politiques suisses en attribuant dans le **mandat de prestations** le trafic de ferroutage au secteur public, ce qui implique que les coûts des CFF non-couverts par ce mode seront indemnisés par la Confédération.

Cargo Combi est aussi la réponse suisse aux requêtes des pays avoisinants pour obtenir un **corridor de transit** entre le nord et le sud par la voie la plus courte, concrétisée dans une offre de prestations conformes à la demande (temps de parcours bref, horaire étoffé régulier et fiable, conditions optimales d'acheminement pour les chauffeurs qui peuvent profiter du parcours ferroviaire pour se reposer) et pour un prix qui, selon la philosophie tarifaire, corresponde à la qualité du service offert et aux conditions du marché.

L'avenir de **Cargo Combi** est caractérisé par un marché potentiel élevé et par de bonnes perspectives de développement, raisons pour lesquelles les CFF appliquent pour ce secteur de trafic une **stratégie d'expansion** avec les accents suivants:

- **Promotion du trafic** de ferroutage et des grands conteneurs conformément aux besoins du marché.

- Couverture des grands courants de trafic de transit avec une offre adéquate en **chantiers** pour le trafic d'import/export.

- Création de **nouvelles relations de trafic** pour répondre à un nouveau besoin présentant un degré de profitabilité suffisant ou correspondant à un mandat des pouvoirs publics.

- **Collaboration** étroite avec les **partenaires** Intercontainer et Sociétés de ferroutage.

Cette approche stratégique est soutenue par les instances politiques dans le **mandat de prestations** permettant aux CFF de mieux tenir compte dans leurs offres des aspects macro-économiques, sans pour autant pratiquer une politique de prix ruineuse et compromettante pour le trafic classique par wagons complets.

Les actions suivantes sont envisagées en vue de promouvoir le transport combiné:

a) **à court terme**

- la mise en place en 1987 de deux paires de trains supplémentaires pour la chaussée roulante, accroissant la capacité de 5 à 7 trains quotidiens dans chaque direction ou de quelques 40'000 à environ 55'000 envois (cette mesure permet donc de transporter au moins le double des quelques 22'000 envois actuels),

- l'augmentation de l'offre en **trafic non accompagné,**

- la réduction des temps de parcours,

- l'acquisition de matériel roulant supplémentaire (pour la **chaussée roulante,** 50 wagons à livrer en 1988 portant la capacité pour ce trafic à environ 70 à 75'000 envois par année, et, pour le **trafic non accompagné,** une augmentation envisagée portant l'offre de 60'000 envois aujourd'hui à plus de 100'000 envois par année à terme,

- l'utilisation, le cas échéant, de wagons dits à poche pour le trafic non accompagné, **matériel disponible** dans les réseaux étrangers, pouvant de plus à très court terme être affecté à ce trafic,

- l'amélioration des chantiers de ferroutage au nord (Rielasingen) et au sud (Busto Arsizio),

- des aménagements techniques dès le début de 1988 permettront le relèvement des hauteurs d'angle admissibles des camions de 3,70 m à 3,80 m permettant de **doubler le nombre de camions transportables** sur la **chaussée roulante** et à 4 m pour le trafic **non accompagné,**

- des mesures **d'incitation tarifaires** conformément au nouveau mandat de prestations.

b) **à plus long terme**

- le **doublement de la capacité** actuelle par l'augmentation du nombre de trains à 20 paires et l'acquisition indispensable de matériel roulant en fonction des demandes de transport futures,

- l'extension progressive des terminals au nord et au sud,

- finalement, **l'adaptation intégrale du gabarit** d'espace libre aux cotes des camions et la **réduction des temps de parcours;** ces perspectives nécessitant toutefois la construction d'un **nouveau tunnel de base** (Nouvelle Transversale Ferroviaire Alpine), étant entendu que le trafic combiné représente un élément-clé de son utilisation et que, par rapport aux besoins en capacités prévisibles, une transverale alpine supplémentaire par la Suisse est justifiée.

En **résumé,** on peut dire que les CFF mettent tout en oeuvre pour promouvoir leur offre **Cargo Combi.** A cet effet, ils disposent d'un solide fondement de 20 ans et sont ainsi prêts à faire face aux exigences de demain sur un marché évolutif avec ses nombreux impératifs économiques et écologiques.

II. - Mesures destinées à améliorer la coopération entre les chemins de fer sur les itinéraires alpins

1 Le cadre de la coopération actuelle entre les chemins de fer

La coopération internationale entre les réseaux de chemin de fer européens s'effectue sur deux niveaux:

a) au **niveau bilatéral ou multilatéral** pour cerner des opportunités communes à un ensemble homogène de réseaux sur un marché international (création d'une offre ciblée prix/prestation, campagne promotionnelle en faveur de certains trafics, recherche commerciale commune, etc.),

b) au **niveau européen** par l'intermédiaire de **l'Union Internationale des chemins de fer (UIC)** dans laquelle sont représentés les différents secteurs ferroviaires par le biais de commissions, chapeautées par le Comité de gérance et l'Assemblée générale, oeuvrant à l'unité ferroviaire européenne. Dans le cadre des commissions, des organes de travail subordonnés sont chargés de missions concrètes déterminées dans un programme de travail. Dans le domaine commercial marchandises, la Commission marchandises a mis en place le **management par produits** pour les quatre secteurs d'activités du chemin de fer, soit un groupe de responsables par produit Wagons complets, un groupe **Transports combinés** (dont le ferroutage et les grands conteneurs), un groupe Trafic des colis et un groupe Logistique de fonction intersectionnelle.

Cette collaboration, exemplaire dans son organisation, se heurte toutefois à **certaines incohérences** dues plus à la différence des politiques nationales qu'au manque de volonté des chemins de fer. Ces difficultés se font sentir spécialement dans **deux domaines:**

a) la qualité des prestations reste insuffisante pour répondre aux nouvelles exigences du marché (lots plus petits, plus légers, plus volumineux et plus urgents); les réseaux font parfois montre d'une certaine impuissance au niveau de la production et d'un manque de souplesse, cela pour des raisons de suprématie des intérêts nationaux par rapport aux intérêts internationaux.

b) la **conception des prix** demeure une émanation des conceptions nationales des réseaux, dictées par la situation intrinsèque des chemins de fer sous tutelle de l'Etat, situation ne permettant pas toujours aux réseaux d'aborder le marché avec un interlocuteur unique compétent et responsable pour les marchés qu'il traite. La solution des barèmes communs permettant de fixer un prix compétitif de bout en bout, voire de porte à porte, avec une incitation par la degressivité du prix selon la distance, se heurte à son tour aux intérêts financiers des réseaux participants, voyant leur part de recettes s'amoindrir au gré des fluctuations des tarifs des réseaux partenaires ou des cours de change (paiement en monnaie nationale de montants mis en compte en valeurs étrangères).

Cette brève description des faits montre bien que la voie de la collaboration entre sociétés nationales est **parsemée d'épines** limitant fortement la marge de manoeuvre des chemins de fer.

2 Le cadre de la collaboration future

Pour pallier cette situation, la collaboration internationale devra porter ses efforts sur des **approches de type marketing**

- d'une part sur un plan à **"géographie variable"** dans le cadre de groupes homogènes de réseaux par la mise en place **d'Unions d'offres** en tant que solution pragmatique dans des relations de trafic source/cible potentielles (exemple des pourparlers avec l'Autriche concernant le trafic classique de transit et la participation suisse au groupe de travail tripartite pour le trafic combiné),

- d'autre part sur un plan global dans le **cadre de l'UIC.**

III. - Croissance du trafic ferroviaire et potentiel de capacités

Dans le cadre des aménagements portant sur les années nonante et ayant déjà fait l'objet d'une décision, la capacité de trafic à disposition s'élèvera à environ 30 millions de tonnes par rapport à un trafic d'environ 15 millions de tonnes actuellement. Compte tenu des possibilités infrastructurelles nouvelles qu'offrirait l'aménagement d'une nouvelle transversale Nord/Sud à travers la Suisse, qui représentera également une amélioration de l'offre en termes qualitatifs notamment pour le transport combiné (ferroutage et grands conteneurs), les capacités mises à disposition tant du trafic classique par wagons complets que dudit trafic combiné suffiront à faire face à la croissance prévisible du trafic marchandises entre le nord et le sud de l'Europe et **pouvant transiter par la Suisse.**

Dans le concept **Rail 2000,** des investissements sont prévus pour assurer ce trafic de transit, sous réserve toutefois de l'aval du souverain quant aux nouvelles lignes à construire dans le cadre de ce concept, en particulier les accès aux axes de transit. Ces bases de planification sont toutefois tributaires des tronçons adjacents, au sujet desquels certains doutes doivent être émis.

Dans l'état actuel des choses, il est donc envisageable d'absorber par la **voie suisse le volume de trafic résultant de la croissance** des échanges nord/sud, sans affecter la qualité du service en Suisse et pour autant que le trafic puisse être résorbé au delà des frontières.

Definition des für die Umwelt akzeptablen Lastkraftwagens unter Berücksichtigung des derzeitigen Standes der Technik - Beurteilung aus schweizerischer Sicht

Das schweizerische Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 verpflichtet den Bundesrat u.a., die Fahrzeugemissionen, unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung, im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Gemäss dieser Direktive sowie unter dem politischen Druck von Volksinitiativen und von parlamentarischen Vorstössen hat der Bundesrat u.a. auch für Lastkraftwagen strenge Abgas- und Lärmvorschriften erlassen.

I. Abgasvorschriften

Die Möglichkeiten und Voraussetzungen zur Abgasentgiftung bei den Lastkraftwagen sind in einer im Auftrag des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) ausgearbeiteten Studie der ETH Zürich (S. 136 Seiten) dargestellt. Auf dieser Grundlage und nach einem vorangegangenen Vernehmlassungsverfahren (wobei auch die EG-Kommission informiert worden ist), hat der Bundesrat am 22. Oktober 1986 die Verordnung über die Abgasemissionen schwerer Motorwagen (FAV 2) erlassen. Auf der Grundlage des Messverfahrens gemäss ECE-Reglement Nr. 49 werden die Grenzwerte gegenüber diesem Reglement um 40% bei den Kohlenwasserstoffen (HC) und beim Kohlenmonoxid (CO) sowie um 20% bei den Stickoxiden (NO_x) gesenkt. Diese Grenzwerte gelten für die ab 1. Oktober 1987 in die Schweiz eingeführten Lastkraftwagen und sind etwa gleich streng wie die heute in den USA für das Modelljahr 1987 geltenden Vorschriften (unter Berücksichtigung der amerikanischen Messmethode).

In der EG stehen, soweit ersichtlich, analoge Vorschriften auf den 1. Oktober 1990 zur Diskussion, wobei aber die Grenzwerte gegenüber dem ECE-Reglement Nr. 49 beim HC nur um 30%, beim CO und beim NO_x nur um 20% gesenkt werden.

Aufgrund einer Zusatzuntersuchung der ETH Zürich ist auf den 1. Oktober 1990 gegenüber dem ECE-Reglement Nr. 49 eine weitere Senkung der Grenzwerte vorgesehen, nämlich beim CO und beim HC um 65%, beim NO_x um 50%. Erstmals werden auch die Partikel begrenzt, nämlich auf 0,7 gr/kWh. Ueber diesen Vorschlag läuft zur Zeit ein Vernehmlassungsverfahren, wobei auch die EG-Kommission die Unterlagen erhalten hat.

Die "Eckdaten" des Vorschlages sind mit den Experten der Stockholmer-Gruppe abgesprochen (Oesterreich, Kanada, Dänemark, Finnland, Norwegen, Schweden, Liechtenstein und Schweiz).

Für die Mitte der 90er Jahre ist eine 3. Stufe verschärfter Abgasvorschriften vorgesehen, nämlich die Uebernahme der in den USA für das Modelljahr 1994 vorgesehenen Regelung, wobei für die Partikelbegrenzung noch das Filterproblem gelöst werden muss.

II. Lärmvorschriften

Die Lärmvorschriften für die Motorfahrzeuge und auch für die Lastkraftwagen sind entsprechend dem Stand der technischen Möglichkeiten stufenweise verschärft worden (1977, 1982, 1986). Seit dem 1. Oktober 1986 gelten für Lastkraftwagen (= schwere Motorwagen) je nach Motornutzleistung 80, 82 oder 84 Dezibel (dB(A)); bei Fahrzeugen mit Allradantrieb kann der Grenzwert um 2 dB überschritten werden. Wir verweisen auf Anhang 4, Ziff. 37, der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge vom 27. August 1969 (in der im September 1987 geltenden Fassung; vgl. Beilage).
Die Lärmwerte werden gemäss ECE-Reglement Nr. 51 gemessen.

Das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) ist vom Bundesrat beauftragt worden, 1988 eine weitere Reduktion der Lärmgrenzwerte vorzubereiten, die auf Anfang der 90er Jahre in Kraft treten sollte.

III. Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit

Die Luftverschmutung ist grenzüberschreitend. Zudem dürfen ausländische Lastkraftwagen in der Schweiz zirkulieren, auch wenn sie mehr Schadstoffe ausstossen und mehr Lärm verursachen als die in der Schweiz immatrikulierten Lastkraftwagen. Die Schweiz ist deshalb daran interessiert, dass die EG bald strengere Abgas- und Lärmvorschriften für Motorfahrzeuge im allgemeinen und für Lastkraftwagen im besondern beschliesst. Die Erfahrung zeigt, dass die strengen schweizerischen Abgas- und Lärmanforderungen beim heutigen Stand der Technik erfüllbar sind.

1 Beilage erwähnt

Bei der Linie AA' ist die Motorbremse ganz einzuschalten. Massgebend ist der höchste Schallpegel während der Durchfahrt zwischen den Linien AA' und BB'.

36 **Anzahl der Messungen und Auswertung**

361 Auf jeder Seite des Fahrzeugs ist mindestens je eine Messreihe mit zwei Messungen vorzunehmen.

362 Um der Ungenauigkeit der Messgeräte Rechnung zu tragen, sind die während der Messung von den Geräten abgelesenen Werte um 1 dB(A) zu verringern.

363 Die Messungen sind gültig, wenn der Unterschied zwischen den zwei aufeinanderfolgenden Messungen auf derselben Seite des Fahrzeugs nicht mehr als 2 dB(A) beträgt.

364 Massgebend für die Beurteilung des Lärms ist der höchste gemessene Schallpegel. Falls dieser Wert den für das zu prüfende Fahrzeug geltenden Grenzwert (Ziff. 37) um nicht mehr als 1 dB(A) überschreitet, ist eine zweite Messreihe mit je zwei Messungen durchzuführen. Pro Fahrzeugseite müssen von den zwei Messreihen drei der vier erhaltenen Messergebnisse innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen liegen.

37 **Grenzwerte**

Die nachstehenden Grenzwerte dürfen nicht überschritten werden:

Fahrzeugart/Geräuschquelle	Grenzwert in dB(A)
1. Motorfahrräder	66
2. Motorräder mit einem Hubraum:	
≤ 50 cm³	73
50,01–125 cm³	79
125,01–350 cm³	81
> 350 cm³	83
3. Personenwagen (ausgenommen Wohnmotorwagen)	75*
4. Leichte Motorwagen ausser Personenwagen aber inkl. Wohnmotorwagen	77*
5. Traktoren und Motorkarren mit einer Motornutzleistung:	
< 150 kW	84
≥ 150 kW	86

* Bei Fahrzeugen, die nach den Bedingungen von Ziffer 351.212, 1. Absatz, gemessen werden, kann der Grenzwert um bis zu 2 dB(A) überschritten werden.

Fahrzeugart/Geräuschquelle	Grenzwert in dB(A)
6. Arbeitsmotorwagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit:	
< 30 km/h	85
30–40 km/h	86
> 40 km/h	87
7. Schwere Motorwagen (ausgenommen Fahrzeuge von Punkt 5, 6 und 8) mit einer Motornutzleistung:	
< 75 kW	80*
75–149,99 kW	82*
≥ 150 kW	84*
8. Gesellschaftswagen mit einer Motornutzleistung:	
< 150 kW	80
≥ 150 kW	82
9. Motorbremsgeräusch	84

* Bei Fahrzeugen mit Allradantrieb kann der Grenzwert um bis zu 2 dB(A) überschritten werden.

4 Standmessung sowie Messung von Druckluftgeräuschen

41 **Messgelände**

411 Die Messungen sind am stehenden Fahrzeug in einer Umgebung ohne starke Störgeräusche durchzuführen.

412 Der Messplatz muss eben sein, einen Strassenbelag aus Beton oder Asphalt aufweisen und darf nicht mit Schnee bedeckt sein.

413 Im Umkreis von 20 m um das Mikrofon dürfen keine schallreflektierenden Gegenstände vorhanden sein. Messanlagen, die wegen ihrer geometrischen Bauweise diesen Anforderungen nicht entsprechen, dürfen nur verwendet werden, wenn das Eidgenössische Amt für Messwesen aufgrund einer Prüfung festgestellt hat, dass sie gleichwertigen Bedingungen entsprechen.

42 **Störgeräusche und Windeinfluss**

421 Der Umgebungsschallpegel und andere Geräusche, die nicht vom Fahrzeug stammen, sowie allfällige Windeinwirkungen, müssen mindestens um 10 dB(A) unter dem Messresultat liegen.

CONFIDENTIEL

VERTRAULICH

(Aux membres du Groupe interdépartemental CEE - Pays alpins)

Extrait des conclusions au 7.12.87 im EG - Rat/Verk. Umwelt bei Lorca, 9.12.87 Sg

Recommandation de
Décision du Conseil
du

relative à l'ouverture de négociations, dans le domaine des transports, entre la Communauté économique européenne, la République d'Autriche, la Confédération Suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

La problématique du trafic de transit

1. Lors de sa session du 30 juin 1986, le Conseil dans sa formation "Transports" a invité la Commission à étudier les problèmes du transit communautaire à travers les pays tiers et à soumettre des propositions appropriées aussi tôt que possible (1).

Les problèmes du transit trouvent principalement leur source dans la volonté exprimée par les usagers du transport de recourir de plus en plus au transport routier pour acheminer leur production. Aujourd'hui, la majorité du tonnage de la production communautaire emprunte, à un moment ou à un autre de son processus de production ou de commercialisation, le transport routier.

Confiné, dans les années 50, aux relations bilatérales au sens strict, l'acheminement de la production des Etats membres a été amenée, sous l'influence combinée de la croissance industrielle et de l'élargissement géographique des marchés potentiels, à transiter de plus en plus souvent par des Etats qui n'interviennent en rien dans la production ou la commercialisation de la marchandise.

Ce transit inévitable influence directement le commerce intracommunautaire en termes de mise à disposition des produits et de leurs coûts quel que soit l'Etat d'origine de la marchandise. Il est toutefois ressenti différemment à l'intérieur de la Communauté:

- Pour les Etats membres centraux, il se présente avant tout comme un problème d'infrastructures, d'utilisation de celles-ci ou de la nécessité d'en construire de nouvelles.

---

(1) Document du Conseil 7749/86, PV/CONS 34 TRANS 59 du 15.7.1986

- Pour les Etats membres situés à la périphérie de la Communauté, il s'analyse surtout comme une difficulté supplémentaire imposée à leur commerce intra-communautaire.

Dans le cas de la Grèce et de l'Italie, la question du transit est particulièrement délicate dans la mesure où celui-ci doit emprunter, dans la plupart des cas, le territoire d'Etats qui n'appartiennent pas à la Communauté: l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie. Les obstacles tant physiques qu'administratifs ont un impact sensible sur le commerce de et avec ces Etats membres. Par exemple, les autorisations de transit accordées en 1986 par la Yougoslavie à la Grèce étaient épuisées dès le mois d'octobre; en termes de coûts, on a pu calculer que le transit représentait jusqu'au 1/3 du prix de gros des produits agricoles grecs; dans ces conditions, il est clair que toute nouvelle augmentation du coût du transit peut exclure le produit du marché. Plus généralement, les produits communautaires à destination des marchés grecs et italiens sont affectés.

En outre, le transit via ces trois pays représente un moyen important pour l'acheminement des exportations communautaires vers les pays des Proche et Moyen Orients.

La Communauté a un intérêt vital à résoudre les difficultés que rencontre son trafic à travers ces trois pays. La réalisation du marché intérieur communautaire et de la politique commune des transports en dépend largement ainsi que l'intégration plus poussée de deux Etats membres.

2. La solution au problème du transit <u>dans la Communauté</u> sera trouvée, après 1992, grâce à la suppression des restrictions quantitatives qui pèsent sur le transport routier intracommunautaire. Pour les années précédentes, l'augmentation annuelle cumulée de 40% du contingent communautaire acceptée par le Conseil aura déjà apporté un soulagement sensible aux Etats membres concernés.

La solution au problème du transit intracommunautaire empruntant les territoires de l'Autriche, de la Suisse ou de la Yougoslavie, ne peut passer que par une négociation avec ces trois pays.

Problèmes de transit particuliers avec les pays tiers

3. En raison de leur situation géographique, la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie jouent un rôle clé pour le transit intracommunautaire, notamment en provenance ou à destination de la Grèce et de l'Italie. Sur un plan général le trafic communautaire de transit à travers ces trois pays se heurte à tout ou partie des obstacles suivants:

- insuffisances de l'infrastructure routière et ferroviaire (insuffisance renforcée par des déséquilibres saisonniers dus au flux massif des véhicules de tourisme à certaines périodes)
- limitations sévères des poids et dimensions des véhicules utilitaires
- contingentement du transport routier
- taxes et péages et
- délais aux frontières.

4. En 1984, 11,8 M t de marchandises ont transité par la Suisse dont 10,8 M t par rail et 0,9 M t par route. Le trafic d'une part, entre le Royaume Uni, l'Irlande, le Benelux et, pour 50%, les pays du Nord et du Centre de l'Europe et, d'autre part, l'Italie, devrait passer à travers la Suisse. Ce pays tiers a adopté unilatéralement un ensemble de mesures qui ont eu pour effet de réduire au minimum le trafic routier de transit communautaire. Parmi ces mesures on peut citer:

. la limitation à 28 t du poids maximum des véhicules utilitaires
. paiement d'une taxe forfaitaire élevée sur les poids lourds
. restrictions diverses à la circulation

L'absence d'axe autoroutier transalpin et les longs délais aux frontières s'ajoutent aux difficultés créées par ces mesures.

La situation ainsi faite au transport de transit routier oblige celui-ci à effectuer des détours de plusieurs centaines de kilomètres afin d'éviter la Suisse. Ceci entraîne une importante augmentation des coûts pour la Communauté et constitue un obstacle sérieux au développement du commerce intracommunautaire.

Ces détournements du trafic de l'axe géographiquement le plus court ont pour conséquence de provoquer une surcharge sur les voies de transit en Autriche. Dans un rapport du 7 septembre 1983, le gouvernement suisse a évalué le trafic de transit ainsi écarté de la Suisse et reporté principalement sur l'Autriche à environ 15 M t.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, bien que la situation soit meilleure, des améliorations sont encore nécessaires et les délais aux frontières devraient être réduits.

5. L'Autriche est devenue de loin le plus important pays de transit pour la Communauté. Le trafic routier de marchandises en transit en 1986 peut être évalué à 19 M t et le trafic ferroviaire à 11 M t.

Le gouvernement autrichien a pris un certain nombre de mesures qui, du point de vue de la Communauté, constituent autant d'entraves ou d'obstacles à un écoulement fluide du trafic de transit. Parmi ces mesures il faut citer:

- l'imposition d'une taxe générale sur les poids lourds et de péages sur certaines voies transalpines,

- des restrictions de capacité sous la forme d'un contingentement du transport routier étranger. Il apparaît que des mesures plus restrictives ne sont pas à exclure.

Outre ces obstacles découlant des mesures nationales autrichiennes, le trafic communautaire rencontre parfois certaines difficultés tenant aux infrastructures et aux délais de passage des frontières.

Le gouvernement autrichien effectue actuellement des efforts importants pour développer la coopération ferroviaire et les techniques des transports combinés. Une amélioration dans ces domaines irait dans le sens de l'intérêt communautaire. Des difficultés subsistent dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire doit être développée et modernisée et où la qualité des services doit être améliorée.

Il est nécessaire de trouver avec l'Autriche, au niveau communautaire, des solutions qui puissent à la fois permettre au trafic communautaire de s'écouler normalement et à l'Autriche de résoudre ses difficultés.

6. Depuis l'adhésion de la Grèce, la Yougoslavie joue un rôle de plus en plus important dans le trafic de transit communautaire. Le volume du trafic terrestre Grèce/reste de la Communauté peut être évalué, pour 1984, à 2,2 M t, dont 15% environ transitent par chemin de fer et le reste par l'autoroute trans-yougoslave.

Le trafic de transit se heurte à un certain nombre d'obstacles :

- l'autoroute trans-yougoslave n'est pas encore achevée, son entretien insuffisant. Le chemin de fer trans-yougoslave est d'un standard inférieur au niveau moyen européen,

- la Yougoslavie a restreint le trafic routier par des contingentements,

- la Yougoslavie applique une taxe spéciale établie en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du poids des véhicules. Cette taxe est discriminatoire en ce sens que seuls les véhicules étrangers y sont soumis,

- le trafic communautaire de transit est restreint par un certain nombre d'autres obstacles, parmi lesquels des délais importants d'attente aux frontières et d'acheminement du trafic.

Dans la liaison de la Grèce avec le reste de la Communauté, le problème yougoslave est, pour le transit communautaire, un problème clé pour le "désenclavement" d'une partie de l'économie grecque. Pour améliorer le transit à travers la Yougoslavie, il faudrait développer les infrastructures et moderniser l'équipement du système routier et ferroviaire, ce qui ne peut guère être réalisé rapidement en raison d'un manque de ressources financières de ce pays et/ou envisager un développement du transport combiné routier-maritime.

Dans le cadre du deuxième protocole financier dont le texte a été paraphé le 17 juin 1987 un montant global de 550 MECUS sous forme de prêts de la Banque Européenne d'Investissement a été prévu. La majeure partie de ce montant sera utilisée pour financer des projets d'infrastructure de transport d'intérêt commun, en particulier, l'autoroute trans-yougoslave et ses bretelles de raccordement.

7. Le développement futur du transit communautaire de et vers l'Italie et la Grèce à travers l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment, du développement de l'intégration communautaire et du taux de croissance du commerce intracommunautaire avec la Grèce et l'Italie.

Toutes les prévisions disponibles amènent à la conclusion que le trafic de transit sera doublé en l'an 2000. En ce qui concerne plus particulièrement le trafic routier, l'augmentation sera proportionnellement encore plus sensible, ce qui rendra plus aigü le problème de son acceptabilité par les populations locales dans les pays de transit.

8. Le problème du transit est sans doute l'un des plus importants auxquels se trouve confrontée l'économie de la Communauté. Sa solution nécessite un intense effort d'ensemble sur le plan commuautaire.

9. La Commission se doit d'insister sur un point fondamental de la politique communautaire en matière de transit. Elle considère, qu'à terme, le développement des techniques de transport combiné est une condition nécessaire, bien que non suffisante, à la solution du problème de transit à travers les pays tiers. Ceci impose des investissements dans les Etats de transit qui en assureront le financement. Ceci impose également de réaliser des investissements sur le territoire de la Communauté : installations de transbordements, voies d'accès, aires de stockage; ces investissements devront être réalisés essentiellement sur le territoire de trois Etats membres. Ils bénéficieront toutefois aux industriels et aux transporteurs de tous les Etats membres et le financement de ces investissements devra donc se situer dans un cadre communautaire. A cette fin, l'adoption par le Conseil d'un instrument de financement des infrastructures communautaires, tel que proposé dans le projet de programme à moyen terme, est indispensable et ne peut pas être dissocié de la recherche d'une solution satisfaisante aux difficultés rencontrées aujourd'hui par les transporteurs de la Communauté.

Décision du Conseil
du

relative à l'ouverture de négociations dans le domaine des transports entre la Communauté économique européenne, la République d'Autriche, la Confédération Suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

Le Conseil des Communautés Européennes,

vu le Traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la Recommandation de la Commission,

considérant la volonté de la Communauté de réaliser progressivement le marché intérieur avant le 31 décembre 1992;

considérant ses conclusions du 14 novembre 1985 et du 30 juin 1986 visant à la création d'un marché routier sans restrictions quantitatives;

considérant que la mise en oeuvre de la politique commune des transports rend nécessaire l'établissement d'un régime de transit aussi libre que possible, à travers l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie;

considérant que ledit trafic de transit s'est développé d'une façon considérable ces dernières années et que cette évolution ne paraît pas devoir s'infléchir;

considérant que cette évolution pose des problèmes sérieux pour l'écoulement du trafic communautaire;

considérant qu'il convient d'oeuvrer pour résoudre ces problèmes par des négociations par étapes entre la Communauté et ces pays;

Décide :

Article premier

Pour faciliter le trafic de transit de la Communauté à travers l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie dans le secteur des transports terrestres, la Commission est autorisée à ouvrir une première phase de négociation avec ces pays.

Article 2

Les négociations sont menées conformément aux directives figurant en Annexe à la présente décision.

Article 3

La Commission fera rapport au Conseil au plus tard le ..... (six mois après l'adoption de cette décision). Le Conseil déterminera les directives de négociations pour les phases ultérieures et le calendrier.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le Président

ANNEXE

Directives de négociation

1. L'objectif

Les négociations entre la Communauté économique européenne, la République d'Autriche, la Confédération Suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie viseraient la facilitation du trafic de transit notamment entre la Grèce et l'Italie d'un côté et les autres Etats membres de l'autre. Etant donné les priorités de la politique commune des transports, ces négociations poursuivent les objectifs suivants:

- Les transports doivent s'opérer aussi librement que possible et sans discrimination, dans des conditions permettant aux échanges internationaux de se dérouler au moindre coût pour la collectivité, y compris les aspects de sécurité de la circulation et de la protection de l'environnement.

- Les limitations administratives et techniques imposées au transit doivent être progressivement éliminées.

- Des solutions permettant une répartition mieux équilibrée dans l'espace, en tenant compte de la complémentarité des différents modes de transport, tout en respectant le libre choix de l'usager, doivent être recherchées.

- Imposition aux usagers des coûts d'infrastructure, en évitant la double imposition.

2. L'objet

Les négociations devraient porter sur un large éventail de domaines et notamment sur les obstacles auxquels se heurte le trafic de transit intracommunautaire: l'infrastructure, les poids et dimensions, les contingentements, les taxes et

péages, les restrictions de circulation, les délais aux frontières et tout autre domaine permettant de faciliter le trafic de transit. Il conviendra de déterminer les contre-parties en fonction de l'évolution des discussions et en tenant compte, en particulier, des avantages que pourrait procurer aux pays tiers enclavés l'ouverture du marché intérieur en 1992.

3. Approche des négociations

Bien que la solution du problème du trafic communautaire de transit se pose sur un plan général, la façon d'aborder les négociations avec les trois Etats concernés devra tenir compte du fait que les problèmes auxquels le trafic communautaire doit faire face dans les pays de transit respectifs et les possibilités de négociations avec chacun de ces pays sont différents.

En fonction de l'évolution des discussions, elles se placeront dans un cadre bi- ou multilatéral.

Pour le transit transalpin, l'accent devra être mis sur le développement du transport combiné.

La négociabilité des différents dossiers varie considérablement de l'un à l'autre en raison de leur nature essentiellement hétérogène. Par ailleurs les préalables que certains requièrent imposent que leursnégociations s'échelonnent dans le temps; il sera dès lors nécessaire de les structurer en plusieurs phases. Seule la première phase fait l'objet du programme d'action ci-après, les autres phases seront précisées ultérieurement en fonction des résultats obtenus et de l'évolution des travaux dans d'autres domaines.

4. Première phase

Dans une première phase qui, pour la majeure partie, devrait permettre la préparation des négociations les plus importantes, le programme d'action devrait être le suivant en fonction de la situation spécifique de chacun de trois pays tiers:

a) Organisation du marché et infrastructures

- Développement d'un programme pour la promotion des transports combinés.

- Consultation entre la Communauté et l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie pour les grands axes de trafic, en matière de planification.

- En fonction d'une décision du Conseil sur le programme à moyen terme dans le domaine d'infrastructures : financement notamment dans le cadre du développement du transport combiné d'un ou plusieurs projets d'infrastructure sur le territoire de la Communauté situés sur un axe de transit à travers l'Autriche, la Suisse et/ou la Yougoslavie.

- Analyses et prévisions en matière de développement de trafic de transit et de projets d'infrastructure correspondants.

- Analyses des moyens permettant un meilleur écoulement du trafic de transit communautaire sur toutes les routes envisageables afin que puisse s'exercer, dans les meilleures conditions possibles, le libre choix par l'usager, du mode de transport ou de l'itinéraire.

- Recherche de solutions aux cas particuliers en matière de contingentement de transit.

- Renforcement de la collaboration ferroviaire.

b) Réglementation technique et formalités

- Coordination des prescriptions techniques concernant les véhicules utilitaires.

- Amélioration des passages frontaliers et, dans ce cadre, application éventuelle de nos directives aux pays tiers.

- Elaboration d'un programme d'action relatif aux transports et à l'environnement, notamment définition d'un camion européen à nuisances réduites.

c) Procédures

- Conversations exploratoires séparées avec les trois pays tiers pour déterminer les possibilités et modalités des négociations ultérieures et leur calendrier.

5. Phases ultérieures et procédure

Outre des rapports intérimaires que la Commission pourrait être amenée à présenter, elle fera rapport au Conseil sur les résultats obtenus à l'issue de la première phase et au plus tard le (6 mois après l'adoption des directives de négociations).

En fonction des résultats obtenus dans cette phase avec les pays de transit et des décisions prises par le Conseil dans les domaines susceptibles d'être négociés, le Conseil déterminera les directives de négocations pour les phases ultérieures et le calendrier correspondant.

ANNEXES TECHNIQUES

à la Recommandation de Décision du Conseil

relative à l'ouverture de négociations, dans le domaine des transports, entre la Communauté économique européenne, la République d'Autriche, la Confédération Suisse et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

LES DIFFICULTES DES RELATIONS ENTRE LA GRECE ET L'ITALIE ET LE RESTE DE LA COMMUNAUTE

I . Relations entre la Grèce et le reste de la Communauté

La caractéristique la plus marquante des transports terrestres entre le reste de la Communauté et la Grèce est que ceux-ci doivent au minimum transiter à travers deux pays tiers (Yougoslavie et Autriche). Dans le cas du transport routier qui est, de loin, le plus important il faut disposer de deux autorisations contingentées et délivrées, en toute indépendance, par des Etats non membres de la Communauté.

Les difficultés spécifiques qui se posent au trafic de transit communautaire dans les pays tiers ainsi que les problèmes devant lesquels ceux-ci se trouvent seront traités en détail plus loin.

Il convient de souligner que le "cas grec" est en réalité celui du trafic de ou vers la Grèce. Il concerne donc tous les transporteurs de la Communauté assurant ce trafic et, par delà, les Etats membres. Il s'agit, par conséquent, d'une affaire communautaire dont la solution doit être trouvée à ce niveau.

i) Les flux de trafic

Les principaux pays de chargement pour les destinations grecques étaient, en 1984 :

- pour la route :	- l'Allemagne	(env. 35 %)
	- l'Italie	(env. 33 %)
	- le Bénélux	(env. 15 %)
	- la France	(env. 10 %)
- pour le rail :	- l'Allemagne	(env. 57 %)
	- l'Italie	(env. 15 %)
	- la France	(env. 15 %)

./.

Le trafic de la Grèce vers les pays communautaires est beaucoup plus concentré, dans la mesure où l'Allemagne et l'Italie représentent plus de 80% des destinations par route et l'Allemagne plus de 82% des destinations par chemin de fer.

Le transport terrestre de marchandises entre la Grèce et le reste de la Communauté était évalué en 1984 à 2.235.000 tonnes se décomposant en 1.155.000 t au départ de la Grèce et 1.080.000 t dans l'autre sens.

Ce trafic, s'il paraît équilibré en tonnage, n'est pas équilibré en valeur : dans le sens Grèce/C.E.E., il s'agit de produits agricoles à faible valeur unitaire tandis que dans le sens C.E.E./Grèce plus de 40% sont constitués par des produits finis de haute valeur. Il convient de noter que l'adhésion de la Grèce a eu pour effet de modifier sensiblement son courant d'exportation de produits agricoles car les destinations communautaires ont remplacé celles des pays du CAEM.

2. Difficultés particulières à la Grèce

a) Difficultés provenant des pays tiers

Il convient de souligner que la situation dans les pays tiers de transit en matière d'infrastructure et d'équipement tant routier que ferroviaire, ainsi que, dans le cas de l'Autriche, des aspects d'environnement, ont amené ces pays à prendre des mesures restrictives de la circulation routière et provoque des lenteurs considérables dans l'acheminement du trafic ferroviaire. Il en résulte une taxation et un contingentement routier stricts, des délais d'attente aux frontières et des conséquences négatives sur la compétitivité des produits grecs de valeur unitaire faible.

./.

A titre d'exemple, les 26.000 autorisations grecques de transit à travers la Yougoslavie pour 1986 étaient épuisées au mois d'octobre. Certaines traversées de la Yougoslavie par chemin de fer ont pris jusqu'à 1 mois. D'une façon générale, un transport Athènes-Munich par camion prend 5 jours. Toute difficulté administrative ou de circulation entraîne des retards considérables. Quant au coût de transport par rapport au prix de certains produits agricoles transportés d'Athènes à Munich par route, il peut atteindre 1/3 du prix de gros, ce qui signifie que toute augmentation du prix de transport, due à un relèvement des péages ou taxes, peut exclure le produit du marché.

b) Situation en Grèce

Il convient d'ajouter que des difficultés subsistent en Grèce même. Le réseau ferroviaire grec est encore en partie à voie unique ou métrique et le matériel roulant n'est pas toujours adapté aux besoins. Dans ces conditions, en 1984, 15% seulement du tonnage étaient assurés par chemin de fer alors que la moyenne dans le reste de la Communauté s'établit à 1/3 du trafic rail et route. Les autorités grecques sont d'ailleurs préoccupées par les plans autrichiens tendant à transférer une partie du trafic routier sur le rail. Elles craignent, en effet, une augmentation des coûts et un allongement des délais de transport qui nuiraient aux exportations grecques de denrées périssables. L'infrastructure routière a également besoin d'être adaptée au trafic et à la circulation moderne. Quant au développement du transport routier en combinaison avec la voie maritime, notamment via l'Italie, il est limité par la fréquence et le nombre des bateaux et par la priorité accordée aux voitures particulières en période touristique.

./.

Cette situation a pu être très partiellement améliorée dans quelques cas particuliers. Cest ainsi que la Grèce cherche à développer certaines relations maritimes (par ex. Patras/Igoumenitsa et Brindisi/Bari/Ancona). L'Italie a accordé à la Grèce, outre ses 11.000 autorisations de transit, 1.000 autorisations supplémentaires pour le trafic grec de transit passant par les ports du Nord de l'Italie en direction de la frontière autrichienne. Un nouveau car ferry a été mis en service entre Patras et Trieste. Le gouvernement grec utilise des navires frigorifiques pour le transport de produits périssables vers l'Europe occidentale : c'est ainsi que des raisins récoltés à l'automne dernier ont pu être offerts à 0,1 HFL de moins au kg que le même produit transporté par route ou rail. Pendant l'été 1986 deux trains de marchandises directs, circulant 5 jours par semaine, et un train semblable en hiver, ont pu relier Thessalonique à Munich en 63h (1.692 km).

Toutefois ces améliorations sont tout à fait insuffisantes et le problème du trafic de transit de et vers la Grèce ne pourra être résolu, compte tenu de l'échéance de 1992, que par une action en étapes menée sur un plan communautaire, tendant à rendre plus fluide l'écoulement du transit à travers les pays tiers et à réaliser des progrès en matière d'infrastructure et d'équipement en Grèce. Sur ce dernier point, certains efforts ont déjà été effectués par la Communauté.

II. LES RELATIONS ENTRE L'ITALIE ET LE RESTE DE LA COMMUNAUTE

En comparaison avec la Grèce qui dépend pour son trafic terrestre de et vers le reste de la Communauté du transit d'un ou deux pays tiers, la situation géographique de l'Italie paraît plus favorable. Les relations avec la France et certains autres Etats membres n'exigent pas

./.

la traversée d'un pays tiers. Quant au trafic de transit créé ou reçu par l'Italie, il se répartit entre 2 pays tiers enclavés qui, donc, dépendent dans une certaine mesure de l'accès aux ports de mer italiens.

Toutefois, à part le cas d'autorisation communautaire ou CEMT, le trafic à travers la France, à l'exception des transporteurs français, fait l'objet de sévères restrictions administratives sous la forme de contingents de transit négociés bilatéralement entre la France et les autres Etats membres. Une grande partie du transit s'effectue donc à travers l'Autriche et la Suisse et rencontre des obstacles découlant des mesures prises par ces pays tiers.

Le trafic en provenance ou à destination de l'Italie, comme dans le cas de la Grèce, concerne non seulement les transporteurs italiens mais aussi les autres transporteurs de la Communauté effectuant ce trafic. Indépendamment de la libéralisation du trafic routier qui interviendra progressivement d'ici à 1992 entre Etats membres, le transit à travers des pays tiers relève de l'action communautaire.

1) Les flux de trafic

Les principaux pays de déchargement en provenance de l'Italie sont (1984) :

- pour la route : l'Allemagne (env. 40% du total)
  la France (env. 33% du total)
  le Benelux (env. 15% du total)

- pour le rail : l'Allemagne (env. 40% du total)
  la France (env. 30% du total)
  le Benelux (env. 25% du total)

./.

Les principaux pays de chargement à destination de l'Italie sont :

- pour la route : la France (env. 40% du total)
  l'Allemagne (env. 33% du total)
  le Benelux (env. 20% du total)

- pour le rail : la France (env. 50% du total)
  l'Allemagne (env. 35% du total)
  le Benelux (env. 10% du total)

Le transport terrestre de marchandises entre l'Italie et le Nord/Ouest de l'Europe s'est développé entre 1970 et 1980 à raison d'environ 7% par an. Evalué à 52,7 M t en 1981 on peut l'estimer pour 1984 à plus de 55 M t. Il est assuré à 42% par le chemin de fer et à 58% par la route.

Le trafic routier est parfaitement équilibré (50% dans chaque sens). Il porte principalement sur les produits agricoles (plus de 30%) et sur les produits finis (près de 25%). Dans le sens Italie vers les autres pays membres, les produits finis dominent alors que dans l'autre sens les produits agricoles arrivent en tête. Les produits finis sont pour la plupart des produits à haute valeur ajoutée pour lesquels l'incidence du coût du transport sur le prix rendu est relativement faible.

Le trafic ferroviaire est au contraire très déséquilibré : env. 30% dans le sens Italie vers les autres pays membres et env. 70% dans l'autre sens (1984).

Les causes de ce déséquilibre tiennent principalement aux importants transports de ferraille pour l'industrie sidérurgique italienne sans contre-partie équivalente en matière de produits sidérurgiques et aux transports de céréales.

./.

2) Difficultés particulières à l'Italie

Le trafic ferroviaire suit pratiquement les itinéraires naturels à savoir d'une part le transit à travers la Suisse et l'Autriche pour les pays du Benelux, l'Allemagne et le Danemark et d'autre part, le passage des Alpes françaises pour la France, l'Espagne, le Portugal et les Iles Britanniques.

Pour le trafic routier, les itinéraires suivis dépendent essentiellement des restrictions d'ordre administratif ou réglementaire.

a) Difficultés provenant des pays tiers

Pour le transit ferroviaire, il ne semble pas se présenter actuellement en Suisse et en Autriche des difficultés importantes dans le pays même, sous réserve de certaines entraves aux frontières et d'éventuelles nécessités d'équipement et d'infrastructure. Par ailleurs des plans de développement ferroviaire sont prévus ou en cours de réalisation dans les deux pays.

Le transit routier à travers la Suisse est influencé essentiellement par :

- la limitation à 28 t du poids en charge des véhicules;
- l'interdiction de la circulation nocturne des véhicules lourds;
- le paiement d'une taxe forfaitaire élevée sur des poids lourds.

Dans ces conditions, la plus grande partie du transport routier évite le trajet géographiquement optimal à travers la Suisse, mis à part certains trafics particuliers de faible volume (machines, véhicules, transport de mobilier par ex.). Le contournement de la Suisse s'effectue soit par la France, soit par l'Autriche et le

./.

Brenner mais l'un et l'autre de ces trajets présentent d'incontestables difficultés. En outre, cela signifie un détour souvent important : 400 km supplémentaires, par exemple, sur le trajet Italie-Benelux par le Brenner.

Quant au transit routier à travers l'Autriche il est essentiellement gêné :

- par les difficultés tenant à une infrastructure proche de la saturation sur certaines relations,

- par le prélèvement des péages et de taxes élevés,
- par un contingentement du transport routier.

Il risque, en outre, dans un avenir proche de faire l'objet de nouvelles mesures unilatérales importantes si, sur le plan politique, le gouvernement fédéral autrichien était amené, notamment pour des motifs d'environnement, à adopter des restrictions à la circulation sur les autoroutes et routes fédérales (province du Tyrol).

b) Situation en Italie

Les études menées par le Groupe de Travail trilatéral (Allemagne-Autriche-Italie) sur le trafic de transit transalpin ont montré que les goulets d'étranglement

./.

pour le trafic ferroviaire entre le reste de la Communauté et l'Italie - solution alternative au transport routier - résident principalement dans le nord de l'Italie, par exemple :

- la capacité de la ligne du Brenner est limitée à 120 trains par jour (Allemagne 188 - Autriche 148);

- le poids maximum à l'essieu sur la ligne italienne du Brenner est limitée à 20 t (Allemagne et Autriche : 22,5 t);

- la liaison Vérone-Bologne est à voie unique, de même que la continuation de la ligne du Tauern vers Tarvisio-Pontebbana.

L'attente à la frontière italienne pour un transport combiné non accompagné est 12 fois plus longue qu'à la frontière austro-allemande (60 min. contre 5).

Pour le trafic routier, les formalités douanières et d'importation à la frontière italienne prennent de 12 à 16 fois plus longtemps sur l'autoroute du Brenner (6 à 8 heures), tandis que les contrôles autrichiens (transit seulement) durent environ 30 minutes.

C'est sur le plan communautaire, à la fois dans les relations Communauté/pays tiers et à l'intérieur de la Communauté que des améliorations pourront être apportées. Des impulsions ont déjà été données par la Communauté sur le plan des infrastructures de transport en Italie.

./.

ANNEXE 2

LES OBSTACLES AU TRAFIC DE TRANSIT COMMUNAUTAIRE ET LA SITUATION DES PAYS TIERS

Les obstacles au trafic communautaire de transit dans les pays tiers proviennent de leur situation physique (géographie, équipement en infrastructure et en matériel de transport) qui les a amenés à prendre, de façon unilatérale, des mesures produisant des effets restrictifs sur le transport, le plus souvent routier. L'examen des obstacles au transit mène donc à l'étude de la situation physique et administrative de chacun des trois pays concernés.

I . SUISSE

1) Infrastructure

Bien que le gouvernement suisse estime nécessaire d'améliorer la capacité ferroviaire pour le trafic transalpin dont il prévoit la rapide augmentation, notamment en

./.

transit, il ne considère pas qu'une nouvelle ligne à travers les Alpes suisses s'impose d'urgence. Actuellement, il concentre ses efforts sur l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire existante ou en cours d'extension. Priorité est donnée à la ligne Berne/Lötschberg/Simplon et à son réseau d'accès. Les lignes du Lötschberg et du Gothard devraient suffire aux besoins, au moins à l'horizon 2000 (1).

Le réseau routier a été conçu pour les besoins intérieurs et ne comprend pour le moment aucune autoroute transalpine complète.

2) Poids et dimensions

Après l'adoption par le Conseil, le 19 décembre 1984, de critères communs pour les poids et dimensions des camions (2) l'écart entre les dispositions communautaires et suisses s'est encore creusé. Depuis une loi fédérale du 19 décembre 1958, en effet, le poids maximum des véhicules utilitaires a été fixé en Suisse à 28 tonnes, alors que par une instruction du Ministère fédéral de la Justice et Police du 9 septembre 1985, les véhicules nationaux circulant à l'étranger peuvent atteindre 40 et 44 t (3). Ceci explique pourquoi les poids lourds suisses engagés dans le trafic international opèrent à l'étranger et principalement dans la Communauté à un rythme quarante fois supérieur à celui des véhicules étrangers opérant en Suisse.

./.

---

(1) Conseil fédéral, Bericht über eine weitere Eisenbahnalpentransversale vom 7.9.1983.
(2) JO L n° 2 du 3 janvier 1985
(3) Nations Unies - Conseil économique et social, Commission économique pour l'Europe, groupe de travail sur les transports routiers, prélèvement de nouvelles taxes routières sur les véhicules à moteur suisses et étrangers circulant en Suisse, transmis par l'Union internationale des transports routiers (IRU), TRANS/SCI/R.162, 15.10.1985.

3) Contingentement

La Suisse n'applique aucun contingentement pour le transport routier.

4) Taxes et péages

Faisant suite à un amendement constitutionnel, le gouvernement suisse a mis en application, à compter du 1er janvier 1985, pour les camions suisses et étrangers une taxe d'un montant de 3.000 FS par an pour les camions de plus de 19 tonnes (1) et de 1.500 FS par an pour une remorque de plus de 10 tonnes (2). Sur l'insistance de certains Etats membres et de la Commission, des modalités ont été mises en oeuvre, qui permettent une application assez souple. D'après des informations récentes, la taxe forfaitaire pourrait être remplacée dans un avenir assez proche par une taxe à la tonne kilomètre incluant les coûts externes du transport routier.

Des péages existent pour les passages de certains tunnels ou cols.

5) Restrictions de circulation

Conformément à l'article 91 du décret du 15 novembre 1962, les camions, les camions avec remorque et les véhicules articulés ne peuvent circuler sur les routes suisses le dimanche ni les jours ouvrables de 22h à 4h en été et de 21h à 5h en hiver.

./.

---

(1) Cf. Botschaft über eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe vom 16.1.1980; Art. 17 Übergangsbestimmungen der Schweizerischen Bundesverfassung.

(2) Le 7.12.1986 les Suisses consultés par voie de referendum, se sont prononcés contre une"initiative en vue d'une taxation équitable du trafic de poids lourds", visant à introduire une nouvelle taxe "poids lourds" pouvant, dans certains cas, atteindre 20.000 Francs Suisses.

En outre, en application de deux décrets du Ministère de la Justice et de la Police, en date du 1er juillet 1982, l'entrée par la Leventina et par la section Thusis-Mesocco de la route nationale 13 des camions avec remorque et des véhicules articulés n'est permise que pendant certaines heures. Ceci a pour conséquence que les conducteurs, s'ils veulent éviter de s'arrêter pour passer la nuit en Suisse, doivent entrer dans ces sections pendant une période très réduite (1.30 h) au début de l'après-midi.

6) Délais aux frontières

On ne dispose pas de statistiques précises et récentes sur les délais aux frontières pour le transit ferroviaire et routier en Suisse. Des statistiques publiées en 1985 (1), portant sur des contrôles occasionnels effectués en 1975, permettent de déceler des délais importants pour le transport ferroviaire en de nombreux points de la frontière (entre 12.00 h et 45.30 h).

II. AUTRICHE

1) Infrastructure

i. Axe du Brenner

C'est l'axe de transit le plus important qui, dans les Alpes centrales joint Munich à Innsbruck, Bolzano et Verona.

Il consiste en une ligne ferroviaire à deux voies terminée en 1867 d'une autoroute achevée en 1972 et de la route fédérale du Brenner.

Le tableau 1, ci-dessous, montre l'accroissement du trafic marchandises sur le Brenner :

Tableau 1

Evolution du trafic international de marchandises (rail et route, en millions de tonnes/an) : (2)

Année	Rail	Route	Total
1960	2.736	0.396	3.132
1965	2.724	1.600	4.324
1970	3.611	3.106	6.717
1975	3.199	7.006	10.205
1980	4.288	11.184	15.472
1982	4.165	12.000	16.165
1984	4.400	14.600	19.000

./.

(1) Malchus, Verkehrsinfrastrukturpolitik im Rahmen der EG-Verkehrspolitik, Hannover 1985

(2) Bayerische Staatsregierung, Gesamtverkehrsplan Bayern 1985 et pour 1984, Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrskonzept Tirol, Entwurf 1985, Innsbruck 1986

On s'attend à un développement important de ce trafic et le gouvernement bavarois estime que, même avec une croissance économique modeste, le trafic pourrait, en l'an 2000, atteindre 27 à 30 M t (1).

La capacité de l'autoroute paraît encore pouvoir répondre aux prévisions de la demande, tandis que la ligne de chemin de fer est insuffisante et a besoin d'être considérablement modernisée en infrastructure et équipement. Le groupe de travail tripartite pour le trafic transalpin a dressé un tableau complet des nombreux ouvrages à rénover ou à construire pour obtenir une augmentation de la capacité et un meilleur écoulement du trafic (2).

Les Ministres des Transports allemand, autrichien et italien ont estimé le 11 juillet 1986 à Rome, que le trafic après l'an 2000 sur cette ligne nécessitait la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire comportant un tunnel sous le Brenner. Déjà en 1978, la dépense pour le "tunnel de base du Brenner" était estimée à 4,3 milliards de DM. La Communauté, par décision du Conseil du 22 décembre 1986, a décidé de contribuer à la réalisation d'une étude de "faisabilité".

ii. Axe du Tauern

L'axe du Tauern (Salzburg-Villach) se compose d'un chemin de fer et d'une autoroute.

./.

---

(1) Bayerische Staatsregierung, Gesamtverkehrsplan Bayern 1985.

(2) Trilaterale Arbeitsgruppe, Bericht über kurz- und mittelfristige Maßnahmen bei der Deutschen Bundesbahn, bei den Österreichischen Bundesbahnen sowie bei den Italienischen Staatsbahnen, welche kapazitätssteigernde Wirkungen auf den bestehenden Eisenbahnstrecken der Magistrale München-Innsbruck-Bozen-Verona haben. Rapport approuvé à Rome le 11.7.1986 par les Ministres des Transports autrichien, allemand et italien.

La ligne ferroviaire est surchargée car des sections entre Salzburg et Villach ainsi que les liaisons Villach/ Jesenice (YU) et Villach/Tarvisio/Pontebbana sont à voie unique. Un développement est nécessaire pour une amélioration de la capacité et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) suggère même la construction d'une nouvelle ligne.

L'autoroute du Tauern est achevée sur territoire autrichien et les bretelles vers l'Italie (Villach/Tarvisio/ Carnia) et vers la Yougoslavie (Villach/Jesenice/ Ljubljana) sont en travaux. La réalisation du tunnel du Karawanken est entravée par un manque de fonds du côté yougoslave.

iii. Axe du Pyrhn

Cette liaison routière entre l'Est de la Bavière et la Yougoslavie, est destinée à remplacer la "route des travailleurs migrants" (Gastarbeiter-Route) difficile et saturée. Elle est en fait la connexion la plus directe entre le Nord/Nord-Ouest et le Sud-Est de l'Europe, notamment vers la Grèce. Malgré une position de principe favorable de la Commission, fondée sur une analyse de l'intérêt communautaire (1), la Communauté n'a pas répondu à la demande de contribution financière à la construction d'une autoroute sur cet axe, présentée par le gouvernement autrichien en 1977. De ce fait,

./.

---

(1) Relations avec l'Autriche dans le secteur des transports, en particulier : une contribution financière de la Communauté à la construction d'une autoroute, COM(80) 86 final, 11.4.1980.
Rapport de la Commission au Conseil concernant les problèmes posés par le transit de marchandises en provenance ou à destination de la Communauté à travers certains pays tiers, COM(81) 406 final, 11.9.1981.

l'Autriche n'a construit que certains tronçons de cette autoroute, qui étaient immédiatement utiles pour son trafic intérieur. L'axe n'ayant pas été achevé, il présente, sous sa forme actuelle, un intérêt relatif pour la Communauté.

Le développement de la ligne ferroviaire Passau/Linz/Graz/Yougoslavie peut être considéré comme nécessaire afin d'améliorer le trafic communautaire par chemin de fer vers la Yougoslavie et la Grèce.

2) Poids et dimensions

Le poids maximum autorisé en Autriche pour les véhicules lourds est de 38 t. Le gouvernement autrichien a annoncé qu'il ne s'alignerait pas cette fois-ci sur les dispositions communautaires, notamment sur la directive du 19 décembre 1984, et qu'il ne délivrerait plus d'autorisations spéciales pour dépassement contre paiement. En outre, il a déclaré que les contrôles sur les poids et la vitesse maximale seraient renforcés.

3) Contingentement

Le transport routier étranger sur territoire autrichien est généralement restreint par des contingents fixés annuellement par accord bilatéral. Le tableau ci-après fournit la liste des contingents bilatéraux accordés par l'Autriche à chacun des Etats membres.

./.

Tableau

Contingents fixés bilatéralement en Autriche (1986) (*)

Belgique	4.500	
Allemagne	245.000	
Danemark	pas de quota	
France	6.200	
Grèce	21.500	
Irlande	pas de quota	
Italie	155.000	(proposition de l'Autriche pas encore acceptée par l'Italie)
Luxembourg	2.000	
Pays-Bas	90.000	(transit uniquement, pas de trafic bilatéral)
Portugal	660	(1987)
Espagne	1.500	(1987)
Royaume-Uni	4.600	

(*) Le tableau ne prend pas en considération les autorisations permanentes, les contingents spéciaux, etc.

D'une manière générale, l'Autriche ne distingue pas entre transport en transit ou à destination de l'Autriche. Les Etats membres voisins appliquant également un système de contingentement, le système autrichien ne constitue pas forcément un risque d'engorgement. La situation sera différente quand la Communauté aura réalisé en 1992 une zone libre de restrictions quantitatives.

4) Taxes et péages

L'Autriche applique une "taxe routière spéciale" sur les véhicules étrangers et autrichiens, calculée en fonction du poids maximum autorisé du véhicule et de la distance parcourue en Autriche. En outre, il existe des péages pour certains tunnels ou cols. Le péage sur le Brenner, l'axe le plus important, a été augmenté au 1er janvier 1987, passant de 17.000 à 25.000 Schillings autrichiens. Par ailleurs, l'abonnement annuel est supprimé à partir de 1988.

./.

5) Restrictions de circulation

Le trafic de transit sur les autoroutes et routes fédérales ne fait pas encore l'objet d'une interdiction de circuler la nuit. Mais le gouvernement autrichien a publiquement annoncé qu'une telle interdiction serait imposée sur l'autoroute du Brenner si la limitation de vitesse (60km/h pour les poids lourds depuis mars 1987) n'était pas suffisante pour réduire le niveau du bruit.

Par ailleurs le transport d'animaux vivants par camions à travers l'Autriche est interdit.

6) Délais aux frontières

En l'absence de statistiques détaillées et récentes, des chiffres publiés en 1985 et portant sur des contrôles occasionnels de 1975 sembleraient montrer l'existence de délais importants pour le tarif ferroviaire (par exemple entre 3h50 et 36h).

7) Problèmes particuliers pour l'Autriche

Du fait que l'Autriche doit faire face à environ dix fois plus de trafic de transit routier que la Suisse et la Yougoslavie réunies, il convient d'évoquer certains aspects intéressant plus particulièrement ce pays.

- Le trafic routier de transit, qui est essentiellement communautaire, passe par les trois axes mentionnés plus haut (Brenner, Tauern et Innkreis-Pyhrn). Ce phénomène de concentration entraîne un ensemble d'inconvénients directs ou secondaires importants dans un pays où le relief géographique n'est pas favorable, surtout si, comme c'est le cas, il s'agit d'un trafic à croissance rapide.

- Le trafic de transit important pose un problème sérieux en matière d'infrastructure :

./.

. Dans le domaine des <u>investissements</u> d'infrastructure, le phénomène de concentration rend en permanence nécessaire une adaptation des infrastructures au développement du trafic et, par là même, provoque des appels financiers importants. En outre, les réalisations ne peuvent intervenir rapidement.

. Dans le domaine des <u>coûts</u> d'infrastructure, il y a également, du fait de la concentration, une intensification des coûts et de ce fait se pose le problème de leur couverture. Mais ce problème est difficile à résoudre selon les données de base et les hypothèses choisies : c'est ainsi que, selon une étude de la Commission de 1984 (1), les camions communautaires en transit couvriraient entre 70 et 110% des coûts qu'on leur attribue (entre 35 et 55% pour les transports de passagers) en excluant les coûts externes. Par contre, selon une étude autrichienne de 1986 (2) - en excluant également les coûts externes - la couverture moyenne pour les camions et les cars en transit serait de 47%.

- La congestion des routes due au trafic global saturé se fait au détriment des <u>opérations de transport</u> intéressant l'Autriche et l'accroissement de la densité de trafic affecte la <u>sécurité</u>.

- Les effets d'un trafic dense et concentré sur des axes précis affecte sans aucun doute <u>l'environnement</u>, en particulier sous la forme de nuisances en matière de bruit et de pollution (dommages aux forêts notamment).

./.

---

(1) Document de la Commission VII/461/84, octobre 1984.
(2) Bundesministerium für Bauten und Technik, Straßentransitverkehr durch Österreich, Vienne 1986, pages 41 et suivantes.

III. YOUGOSLAVIE

Le rôle de la Yougoslavie dans le transit communautaire est devenu encore plus important depuis l'adhésion de la Grèce.

1) Infrastructure

Les deux axes routier et ferroviaire utilisés pour le transit communautaire sont l'autoroute trans-yougoslave et le chemin de fer trans-yougoslave.

i. L'autoroute trans-yougoslave

Cette autoroute, importante pour le trafic international et national, est en cours de réalisation. Elle a reçu la priorité, mais par manque de fonds son achèvement se ralentit et son entretien est insuffisant. En outre, des difficultés de coordination apparaissent en raison du système institutionnel yougoslave - l'autoroute traverse 5 Républiques - et l'infrastructure se développe de façon inégale.

Dans le cadre du premier protocole financier lié à l'accord de coopération Communauté/Yougoslavie, environ 65 MECUS sous la forme de prêts de la Banque Européenne d'Investissement ont été accordés ainsi qu'un prêt complémentaire ultérieur. Au total 70 km d'autoroute ont été construits par ce moyen et 8 km du tunnel du Karawanken destiné à relier les réseaux autrichien et yougoslave.

Dans le cadre du deuxième protocole financier dont le texte a été paraphé le 17 juin 1987 un montant global de 550 MECUS sous forme de prêts de la Banque Européenne d'Investissement a été prévu. La majeure partie de ce montant sera utilisée pour financer des projets d'infrastructure de transport d'intérêt commun, en particulier l'autoroute trans-yougoslave et ses bretelles de raccordement.

ii. Le chemin de fer trans-yougoslave

En dépit de réels efforts, cette ligne parallèle à l'autoroute est d'un standard inférieur au niveau moyen du réseau ferroviaire européen. Environ 65 MECU, toujours sous forme de prêts de la BEI dans le cadre du 1er protocole financier, ont été accordés en 1984 pour la modernisation de 400 km dont 20 ont été électrifiés. La Yougoslavie est reliée au réseau européen de transport combiné. Seule Ljubljana est équipée pour le transport rail-route et la "Rollende Landstraße". Pour cette dernière technique, un train par jour fonctionne entre Munich et Ljubljana. Pour les transports par conteneurs, 19 stations sont en mesure de recevoir ce trafic.

2) Poids et dimensions

La Yougoslavie admet un poids maximum de 40 t pour les camions. Une procédure d'autorisation de dépassement de poids a été introduite en 1986, mais elle est peu aisée. En effet, le Comité fédéral des transports ne donne son autorisation qu'après avoir reçu de l'autorité compétente de la République concernée l'indication du taux de taxe routière à appliquer, ce qui prend facilement 2 jours.

3) Contingentement

La Yougoslavie a passé des accords bilatéraux de contingentement avec 9 Etats membres et se prépare à en conclure avec les 3 autres.

Dans les relations avec la Grèce, les transporteurs grecs disposaient de 30.000 autorisations en 1985. Celles-ci ont été réduites à 26.000 en 1986. Du côté grec, on évalue à 35.000 le nombre d'autorisations nécessaires, compte tenu du développement du trafic avec le reste de la Communauté.

4. Taxes

La Yougoslavie applique une taxe spéciale établie en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du poids des véhicules. Cette taxe a augmenté en 1983 de plus de 250%. Elle est discriminatoire, en ce sens que seuls les véhicules étrangers la paient.

5. Restrictions et délais aux frontières

Le trafic communautaire de transit paraît gêné par un certain nombre d'obstacles, parmi lesquels les difficultés matérielles de circulation et les délais aux frontières sont les plus importants. Toutefois, les détails et les données statistiques ne sont pas disponibles.

GS EVED
9. Okt. 1967
Nr. 364.1 Fa

Behandlung der Chiffretelegramme

- Im schriftlichen und telefonischen Verkehr dürfen prinzipiell keine Angaben gemacht werden, die Rückschlüsse auf Chiffretelegramme zulassen.

- Wenn Drittpersonen vom Inhalt eines Chiffretelegrammes Kenntnis gegeben werden muss, darf dies nur in Form von Auszügen erfolgen.

- Ein Chiffretelegramm darf nie offen beantwortet werden.

EIDGENOESSISCHES DEPARTEMENT FUER
AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN
GENERALSEKRETARIAT
TELEGRAMMDIENST

CHIFFRE

NUR FÜR INTERNEN GEBRAUCH
POUR USAGE INTERNE UNIQUEMENT

DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

den haag, 8.10.1987 09.45

84 hhhhh

fuer:
- herrn botschafter ph. levy
- integrationsbuero eda/evd
- direktion fuer voelkerrecht, eda
- generalsekretariat eved
- generalsekretariat efd

autobahn-vignetten in ch und belgien: nl-reaktion?

presseberichten zufolge sollen ministerien fuer verkehr/wasserbau und fuer finanzen auf beginn 1988 angeblich retorsionsmassnahme fuer schweizerische und belgische automobilisten vorbereiten, die in kraft treten soll, falls belgien absicht einfuehrung genereller autobahngebuehr verwirklicht. informationen ueber rechtliche definition der massnahme gehen auseinander: gemaess dem einen bericht wuerde nl-autobahngebuehr im prinzip von allen benuetzern, also auch niederlaendern, erhoben, wobei aber letzteren gebuehr durch entsprechenden rabatt auf automobilsteuer rueckverguetet und auslaender aus laender, die keine autobahngebuehr kennen, vignette gratis erhalten wuerden. nach anderem bericht waeren im prinzip nur auslaender abgabepflichtig, wobei aber wieder nur jene aus staaten mit autobahngebuehr effektiv zur kasse gebeten wuerden. massnahme (die moeglicherweise blosses element eines nervenkrieges gegen belgien ist) soll ''in einigen wochen'' im parlament behandelt werden (wo aber, wie ich euch schon frueher berichtete, der smit-kroes'sche approach des ''auge um auge'' keine begeisterung ausloest). einer der berichte fuegt bei ''dem vernehmen nach ist aussenminister van den broek nicht besonders entzueckt von diesem vorschlag''.

kaufmann.

ambasuisse

kopien gingen an:
- bawi
- integrationsbuero
- gs eved
- gs efd

8.10.1987 1130h. -t- sy

NZZ 8. 10. 87

Deutsche Kritik an der Schweizer Lastwagenpolitik

Im Unterschied zur EG-Norm von 40 Tonnen dürfen die schweizerischen Strassen nur mit einem Maximalgewicht von 28 Tonnen befahren werden. Wegen des Territorialprinzips dürfen somit auch fremde Lastwagen in der Schweiz nicht über 28 Tonnen wiegen, während schweizerische im Ausland die 40-Tonnen-Limite nutzen können. Zusammen mit andern Beschränkungen (z. B. zeitlich begrenzten Fahrverboten) hat das zu Unmutsdemonstrationen des in- und ausländischen Transportgewerbes geführt.

fre. Im April dieses Jahres hat *Italien* mit *Grenzschikanen* für den schweizerischen Schwerverkehr den Versuch unternommen, die Schweiz zu einer Änderung ihrer Haltung zu zwingen. Die Schweiz hat Retorsionsmassnahmen beschlossen. Verhandlungen haben zu einem befristeten Verzicht beider Seiten auf solche Kampfaktivitäten geführt. Das *Moratorium* wurde bis zum 1. Februar 1988 verlängert.

Die deutsche Demarche vom 16. September

Am 16. September übermittelte nun die *deutsche Botschaft* der Schweiz eine *Note*, in der sie darauf aufmerksam macht, dass Bonn in der gleichen Frage ihre völkerrechtliche Position und *mögliche Gegenmassnahmen* prüfe, etwa die Beschränkung schweizerischer Lastwagen in der Bundesrepublik auf ebenfalls 28 Tonnen. Der Inhalt dieser Note, zu erfahren nur aus deutschen Quellen, ist *etwas ungewöhnlich*. Sie ist so formuliert, dass schwer ersichtlich ist, was nun eigentlich als Antwort erwartet wird. Sie kann vielleicht als vorsorgliche Mahnung im Blick auf das Treffen der Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und der Schweiz am 16. Oktober gedeutet werden. Sie kann aber auch eine bevorstehende härtere Gangart der Bundesrepublik gegenüber der Schweiz signalisieren. Auf deutscher Seite spielt man die Bedeutung heute eher herunter. Was *Österreich* betrifft, prüft die deutsche Bundesregierung zurzeit einen Forderungskatalog.

Möglich ist eine *innenpolitische Erklärung:* Der deutsche Verkehrsminister *Warnke* steht zurzeit unter starkem Druck des deutschen Transportgewerbes, bessere Konkurrenzbedingungen zu schaffen. In der Tat hat die Bundesrepublik innerhalb der EG die *höchste fiskalische Treibstoffbelastung* (die Schweiz hat eine noch höhere). Dazu kommt, dass die Liberalisierungsbestrebungen der EG die Deutschen, welche zuerst die Harmonisierung der Wettbewerbsvoraussetzungen sehen möchten, misstrauisch machen. Der neue belgische Plan, nach dem Beispiel der Schweiz ebenfalls eine Autobahn-Benutzungsgebühr einzuführen, verschärft offensichtlich das deutsche Unbehagen. «Ganz Europa gibt sich kostenlos auf Deutschlands Strassen ein Stelldichein», wird Warnke zitiert. Die Note an die Schweiz erscheint so als vor allem für das eigene Publikum bestimmte *Demonstration der Interessenwahrungsbereitschaft.*

Eine europäische Verhandlungsinitiative

Die deutsche Note ist auch deshalb nicht ohne weiteres verständlich, weil sie mit einer geplanten *EG-Initiative* zusammenfällt. Die EG-Kommission hat nämlich Ende Juli dem Ministerrat den Antrag gestellt, ihr das Mandat zu geben, mit *Österreich, Jugoslawien und der Schweiz* über einen Ausbau der Transitstrecken (vor allem des Huckepackverkehrs), allenfalls mit EG-Hilfe, und den Abbau der Verkehrshindernisse zu *verhandeln*. Anlass dafür ist eine gewisse *Isolierung* der EG-Länder *Italien* und *Griechenland* beim Strassentransport. Für griechische Agrarprodukte machen zum Beispiel die Transportkosten rund einen Drittel des Grossistenpreises aus. Eine Verteuerung des Transits kann Griechenland vom Markt ausschliessen. Das Verhandlungsmandat soll vom EG-Ministerrat noch diesen Monat beraten und beschlossen werden. In *Brüssel* ist man dem Anschein nach über das deutsche Vorgehen *nicht gerade glücklich.*

Ende 1992 soll der freie Warenverkehr im EG-Raum Realität sein. Die Auseinandersetzungen um die Einheitliche Europäische Akte haben zwar gezeigt, dass dieser Termin nicht klagbar ist. Die Bundesrepublik Deutschland sieht sich aber doch mit der unbequemen Möglichkeit konfrontiert, dass die europäische Liberalisierung Realität werden könnte, bevor die Wettbewerbsvoraussetzungen (Steuern, Gebühren, technische Vorschriften) harmonisiert sind. Darunter würde vor allem das *deutsche Lastwagengewerbe* leiden. Das erhöht die Reizbarkeit Bonns mindestens im Verkehrsministerium.

Recht und Zumutbarkeit

Was die Schweiz angeht, ist die rechtliche Situation – immer nach Schweizer Lesart – wegen des erwähnten Territorialitätsprinzips auch nach 1992 *komfortabel.* Von den ausländischen Partnern kann dagegen wenig Begeisterung darüber erwartet werden, dass die Schweiz von der vollen Transportliberalisierung im EG-Raum profitiert, ohne sie im eigenen Land nachzuvollziehen. Offenbar glaubt man in Deutschland zudem eine gewisse schweizerische Tendenz festzustellen, jede *Rosine zu picken,* aber selber auch bei kleinen Dingen kein Entgegenkommen zu zeigen. So irritierte zum Beispiel die Weigerung Berns, einem deutschen Zirkus eine Auftrittsbewilligung für ein internationales Zirkusfestival in der Westschweiz zu geben, während auf der andern Seite Pro Helvetia schweizerische Zirkustourneen im Ausland organisiere. Die *«Aussenpolizeipolitik»* etwa des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements erscheint als *ungenügend koordiniert* mit der *Aussenwirtschaftspolitik* des Volkswirtschaftsdepartements.

Schweizerische Transportangebote

Die *Sensibilisierung für Umweltbelastungen* durch den Strassentransport ist *hierzulande viel grösser* als in der Bundesrepublik und in Italien. Die Schweiz ist nicht bereit, die Pässe grösseren Gewichten zu öffnen und Mehrverkehr anzuziehen. Sie setzt auf die Karte des *kombinierten Verkehrs* Schiene/Strasse. Sie wird davon in den Verhandlungen wahrscheinlich auch deshalb nicht abgehen können, weil das als Beweis ausgelegt würde, man müsse gegenüber der Schweiz nur massive Mittel einsetzen (wie Italien), um Erfolg zu haben.

Auf europäischer Seite wird mancherorts aus der *Transitlage* eines Landes und der Tatsache, dass solche Gegebenheiten seit langem nicht mehr als Einnahmequellen benützt werden (Brücken- und Strassenzölle), die Verpflichtung abgeleitet, den Transit auch zu *garantieren.* Das ist aber nicht selbstverständlich. Wenn die Schweiz bereit ist, eine solche Garantie zu übernehmen, kann ihr nicht verargt werden, dass sie das *zu ihren Bedingungen* tun will. Das schweizerische *Huckepackangebot ist realistisch.* Bis Ende 1987 wird die Gotthardstrecke mit relativ geringfügigen Anpassungen im Container- oder Wechselbehälterverkehr eine Eckhöhe von 3,80 Metern gegenüber heute 3,70 Metern zulassen, bei verladenen Camions unter gewissen Voraussetzungen bis 4 Meter. Damit wird es möglich sein, etwa 60 Prozent der Transporte gegenüber heute 30 Prozent auf die Schiene zu nehmen. *Dieser Tage* werden zudem die *effektiven Kapazitäten* der «rollenden Strasse» (begleiteter Autoverlad) durch den Gotthard *stark ausgebaut.* Anfang *1988 wird das gesamte Angebot im kombinierten Güterverkehr,* bestehend aus dem mengenmässig bedeutenderen unbegleiteten und dem begleiteten Verkehr, *von den SBB verdoppelt* werden können.

Transportpolitische Grundsatzfragen

Am Gotthard werden 1988 etwa 20 Huckepackzugspaare im Einsatz sein gegenüber heute 10 bis 12. Damit sind die technischen Möglichkeiten der SBB *ausgereizt.* Mit Blick auf die zukünftige Transportnachfrage sehen SBB und Transportgewerbe (Astag) jedoch eine *Vervielfachung der Kapazitäten* als notwendig an. Das wäre nur mit einem *Alpenbasistunnel* zu schaffen. Ein solcher hätte gemäss SBB zudem den Vorteil, dass die des heutigen Streckengefälles wegen notwendigen Bremskühlhalte wegfielen und dass die schweizerischen *Transitzeiten* von sechs bis sieben auf *zwei bis drei Stunden* gesenkt werden könnten. Der Alpenbasistunnel träte als Nord-Süd-Hochleistungs-Güterverbindung neben die geplante West-Ost-Hochleistungs-Personenverbindung der «Bahn 2000». Der *Finanzbedarf* beliefe sich voraussichtlich auf *10 bis 12 Milliarden Franken.* Diesen Betrag sieht ein Teil der Proponenten als *privatwirtschaftlich finanzierbar* an und erhofft sich von einer solchen Lösung die Nebenwirkung einer Entlastung des Bodenmarktes von der Anlagenachfrage der Pensionskassen.

Was geschieht, wenn die Schweiz die zusätzlichen Kapazitäten nicht schafft? Dann besteht die Möglichkeit, dass sie über Österreich mit einem noch zu bauenden *Brenner-Basistunnel umfahren* wird. Wenn und solange dieser nicht realisiert werden kann, ist mit einem massiv steigenden *Druck* auf die Schweiz zur Anpassung an die EG-Regeln zu rechnen, die ökologisch und technisch kaum bewältigt werden kann. In beiden Fällen wird das Lastwagengewerbe gezwungen sein, vermehrt Niederlassungen jenseits der Grenze zu gründen.

Natürlich kann man auch hören, es könne ... Schweiz *letztlich gleichgültig* sein, von einem ...verkehr umfahren zu werden, der zwar Beförderungseinnahmen auslöse und die Existenz eines Teils des Transportgewerbes garantiere, ihr sonst aber *wenig bringe.* Ob die Wahl jedoch auch zum Beispiel unter ökologischen (Entlastung des heutigen Gotthard-Strassentunnels), sicherheits- und integrationspolitischen Gesichtspunkten so klar ist, dürfte in den *kommenden Jahren* noch *einiges zu reden* geben. Die deutsche Note vom 16. September könnte so gesehen ein ausländisches seismisches Zucken sein vor einem bevorstehenden transportpolitischen Beben mit Epizentrum in der Schweiz.

IPI 8. 10. 87
Nr. 193 - S.2

NZZ 8. 10. 87

Zukunft für Luxuszüge

Privatwirtschaftliches Management

bd. Luzern, 7. Oktober

Im Rahmen der noch bis zum 11. Oktober dauernden «Eisenbahn-Modellbautage» im *Verkehrshaus der Schweiz* in Luzern hat am Mittwoch eine starkbesuchte Tagung zur Zukunft der Luxuswagen und -züge stattgefunden. Als kompetente Referenten schilderten die Schriftsteller und Historiker *Friedhelm Ernst* (Bad Godesberg), *Jean-Paul Caracalla* (Paris) und *Werner Sölch* (München) Geschichte, Schicksal und – soweit noch möglich – Gegenwart des «Rheingold»-, des «Trans-Sibirien»- und des «Orient»-Expresszuges, wobei zu erfahren war, dass die Bahnen jeglichen direkten Personenverkehr von West- und Mitteleuropa nach Athen und Istanbul einstellen wollen. Massgebend dafür ist nicht zuletzt das namentlich für längere Distanzen allzu primitive *Liegewagenangebot* (was die Einführung der in den Ländern des südlichen Afrikas üblichen Lösung *zwischen* Schlaf- und Liegewagen nahelegen würde). Die weitere Führung von Luxuszügen wurde als aussichtsreich erachtet, sofern sie auf privatwirtschaftlicher Grundlage erfolgt und die Staatsbahnen ihre Unterstützung gewähren.

In engagierten Ausführungen bekannte der mit dem «Nostalgie-Istanbul-Orient-Express» erfolgreiche Unternehmer und Idealist *Albert Glatt,* Verwaltungsratspräsident der Intraflug AG (Forch), dass es 1976 leichter gewesen sei, einen Jumbo-Jet als einen Pullman-Wagen zu füllen. Nach dem ursprünglichen Erstaunen massgeblicher SBB-Stellen über die Idee *privater Reisezugwagen* hat sich inzwischen eine fruchtbare Zusammenarbeit ergeben. Ein Luxuszug unterscheidet sich nach Glatt von einem gewöhnlichen Zug durch zahllose Details, deren Pflege harte Arbeit bedeute. Angesichts der jetzt über 10 000 Amerikaner, die jährlich für Fahrten mit Luxus- und Nostalgiezugen nach Europa kommen und dabei auch in entsprechenden Hotels absteigen, sei dieser Markt zu einem beachtlichen touristischen Faktor geworden.

Glatt, der mit harten Worten die unnötige Abschaffung des TEE «Gottardo» bedauerte, ist ebenfalls der Ansicht, dass Luxuszüge nur noch *privat* betrieben werden können. Dringend zu verbessern sei der staatliche *Schlafwagenbetrieb.* Pro Übernachtung im Single würden heute 200 Franken plus ein Bahnbillett erster Klasse verlangt, das heisst mehr als für den Flug, und der Schaffner erwarte ein Trinkgeld für nicht gebotene Serviceleistungen. Bei der «Bahn 2000» seien erhebliche *Komfortsteigerungen* wichtiger als einige Minuten Fahrzeitgewinn. Der Tagungsleiter, SBB-Pressechef *Alex Amstein,* wollte darin allerdings keinen Gegensatz sehen, sei es doch durchaus möglich, beides zu tun.

AT 6. 10. 87

Ein wenig Bahn-Zukunftsluft geschnuppert

SBB-«Kolibri» stellte sich im Seetal vor

Wi. Zahlreich waren die Fahrgäste, die sich am Sonntag auf der Seetalbahnlinie für einmal ein völlig neues Fahrgefühl vermitteln liessen: Die SBB hatte zu Gratisfahrten mit einem der neuen Nahverkehrspendelzüge (NPZ) eingeladen, die wegen ihrer Buntfarbigkeit auch «Kolibris» genannt werden. Allenthalben hörte man nur lobende Worte über Fahreigenschaften und Komfort der neuen Komposition.

Zweimal hatte man am Sonntag Gelegenheit, den neuen SBB-«Kolibri», der ja eines Tages auch auf der Seetallinie Verwendung finden soll, einmal eingehend unter die Lupe zu nehmen. Die Komposition machte, so war der allgemeine Tenor, natürlich schon äusserlich eine ganz andere Gattung als diejenigen Züge, die gegenwärtig im Seetal Dienst tun. Der neue Nahverkehrs-Pendelzug mit seiner Gesamtlänge von über 100 Metern bietet ein freundliches und einladendes Bild, er animiert förmlich zum Mitfahren. Im Seetal sah man am Sonntag eine Normal-Komposition im Einsatz mit einem Steuer-, einem Trieb- und zwei Zwischenwagen.

Die gossen, hell gespritzten Türen ermöglichen einen leichten Einstieg, die Treppenstufen sind etwas niedriger, da die Einstiegsplattform gegenüber dem eigentlichen Wageninnern leicht abgesenkt ist. Vom Einstieg erreicht man das Innere über eine leicht abfallende Rampe, so dass man die Wagen auch als rollstuhlgängig bezeichnen kann. Die Türen werden übrigens automatisch geöffnet, doch ist für alle Fälle auch neben dem Einstieg ein Druckschalter vorhanden.

Das Wageninnere ist hell und freundlich gehalten, der Gang wirkt breit und leicht begehbar. Auch hat man eine sehr gute Durchsicht, man bekommt unwillkürlich das Gefühl, dass alles recht geräumig und grosszügig konzipiert wurde. Sehr ansprechend wirkt das Innere der I. Klasse; sie lädt direkt zum längeren Verweilen ein. Gerühmt wurde während der Fahrt von den Fahrgästen vor allem auch der leichte Anzug der Komposition, das schnelle, rucklose Beschleunigen sowie nicht zuletzt die ruhige Fahrweise. Diesbezüglich wurde man ja auf der Seetallinie bisher nicht verwöhnt.

Auffallend war am Sonntag, dass auch sehr viele ältere SBB-Gäste die Gelegenheit zu einem Blick in die erhoffte SBB-Zukunft auf der Seetallinie nutzten. Manche fuhren die ganze Strecke zwischen Lenzburg und Luzern ab, andere freuten sich am schönen Wetter und verbanden die Bahnfahrt mit einer kleinen Wanderung. Man war allgemein zufrieden mit dem neuen SBB-«Kolibri» und wartet nun darauf, dass er einmal die bisher benützten Kompositionen ablöst. Sicher würde er die Attraktivität der Seetalbahn stark erhöhen.

Kontrolle zu halten, richtete sich
Lama ebenso wie an die USA, wo
bende geistliche Führer der Tibe-
erneut Menschenrechtsverletzun-
Heimat angeprangert und Chinas
spruch herausgefordert hatte.

e der chinesischen Medien gegen
eübte Gewalt – die Gegengewalt
ner Angst um sich schiessenden
ch wie vor offiziell bestritten – ist
nem Auge blind. Sie verschweigt,
kliche chinesische Funktionäre
aten Gespräch als einen fatalen
tuellen Auslöser für die jüngsten
se einräumen. Es war am
also vier Tage vor der ersten De-
die *öffentliche Hinrichtung* von
vor 40 000 Einheimischen in Lha-
eteuerungen, die beiden Männer
emeiner Verbrechen zum Tode
den, fielen im öffentlichen Be-
ger ins Gewicht als der zeitliche
g mit der Rede, die der *Dalai*
Tage zuvor vor dem Menschen-
ss des amerikanischen Kongres-
gton gehalten hatte. So waren es
n Indien lebenden Exil-Tibeter,
uf dem Wege der Strafjustiz vor-
tisches Gegensignal vermuteten.

in Massenaufstand

ber 1950 waren die Verbände der
Volksbefreiungsarmee in Tibet
und hatten den Anschluss der
strategischen Spannungsfeld zwi-
der *UdSSR* und *China* an die
besiegelt. Befindet sich die
Jahre später in einer aufstands-
wie 1959 und steht China ein
r den Scherben seiner Integra-
e seit 1980 zum erstenmal An-
ch die Interessen der Tibeter
cksichtigen? Der Sturm auf die
m 1. Oktober hat gezeigt, dass
ligen Gefühle gegen die chinesi-
rschaft, die Tibeter gegenüber
Besuchern nur allzu häufig auf

Wiens Streben zum EG-Binnenmarkt

Der österreichische Aussenminister in Bonn

R. M. Bonn, 7. Oktober

Der österreichische Aussenminister und Vizekanzler *Mock* hat am Mittwoch einen offiziellen zweitägigen Besuch in Bonn abgeschlossen, in dessen Verlauf er mit seinem Amtskollegen *Genscher* und Bundeskanzler *Kohl* einen Meinungsaustausch führte. Mock unterstrich anschliessend bei einem Pressegespräch, dass Österreich den *vollen Anschluss* an den EG-Binnenmarkt anstrebt, der bis 1992 verwirklicht sein soll. Dieses Ziel werde von Bonn ausdrücklich unterstützt. Mock räumte ein, dass sich die anvisierte Beteiligung am EG-Markt ohne Vollmitgliedschaft in der Brüsseler Gemeinschaft möglicherweise *nicht ganz einfach* verwirklichen lasse. Um den Annäherungsprozess voranzutreiben, bemüht sich Wien einerseits um eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen EFTA und EG, anderseits will man jetzt schon im autonomen Verfahren *EG-Direktiven* in die österreichische Gesetzesstruktur einbauen.

Für ein gesamteuropäisches Verkehrskonzept

Mock hat in Bonn auch über die Probleme gesprochen, die sich für Österreich als *Alpendurchgangsland* für den europäischen Nord-Süd-Verkehr ergeben. Wien drängt auf Verhandlungen der EG mit den von diesen Transitproblemen besonders betroffenen Ländern Österreich, Schweiz und Jugoslawien über ein gesamteuropäisches Verkehrskonzept. Die *Belastungen* für die Bevölkerung an der Brennerstrecke seien *untragbar* geworden; mehr als neunzig Prozent des Aufkommens über die österreichischen Alpenpässe wird von nichtösterreichischen Verkehrsträgern verursacht. Die Idee eines Euro-Tunnels, der von Bayern bis zum Alpensüdrand führen könnte, sollte man zwar nicht aus den Augen verlieren, doch wäre mit der Verwirklichung solcher Vorstellungen bestenfalls in sehr langfristigen Zeiträumen zu rechnen, meinte Mock.

Zur Kontroverse über den umstrittenen Beschluss Wiens, die bisherige Jahresabgabekarte für den *Transitschwerverkehr* abzuschaffen und dafür bei jeder einzelnen Fahrt Gebühren zu erheben, verwies Mock auf das für die kommende Woche in Bonn geplante Treffen zwischen den Verkehrsministern der Bundesrepublik, Österreichs und der Schweiz. Bonn hat von möglichen *Gegenmassnahmen* gesprochen, falls Österreich an seinen Plänen festhalte, die für das deutsche Transportgewerbe eine starke Kostenzunahme bedeuten würden.

Thema «Waldheim-Besuch»

Nach Mocks Aussage hat sich sein deutscher Amtskollege Genscher dafür ausgesprochen, dass die in Aussicht stehenden weiteren *KSZE-Nachfolgekonferenzen* über vertrauensbildende Massnahmen und über konventionelle Abrüstung in *Wien* stattfinden sollten. Frankreich bevorzugt eher Genf.

Zu Frage eines eventuellen offiziellen Staatsbesuchs des österreichischen Bundespräsidenten *Waldheim* in Bonn sagte Mock diplomatisch, dieses Thema sei bei seinen Gesprächen nicht erörtert worden. Der deutsche Bundespräsident *von Weizsäcker* hat bereits vor einiger Zeit in Aussicht gestellt, dass er im Laufe des nächsten Jahres mit Waldheim zu einer inoffiziellen Begegnung, die offenbar weder in Wien noch in Bonn stattfinden soll, zusammentreffen werde. Mock machte geltend, dass bisher *keinerlei gültige Beweise* für ein konkretes Vergehen Waldheims während des Krieges vorgebracht worden seien; insofern widersprächen öffentliche Aburteilungen einem westlichen Rechtsprinzip.

Flucht einer DDR-Familie

Hannover, 7. Okt. (ap) Einer fünfköpfigen Familie aus der DDR ist am Dienstag abend *mit einem Lastwagen* die Flucht über die Grenze nach Niedersachsen gelungen. Wie das Grenzschutzkommando Nord am Mittwoch in Hannover mitteilte, durchbrachen die Leute in einem ausgedienten Armeelastwagen an einem Durchlasstor den Schutzstreifenzaun.

obachtungszentren in Moskau und im kalifornischen La Hoya ausgetauscht werden.

Sowjetische Zugeständnisse

Die Bemühungen um einen generellen Teststopp, wie ihn auch die als Gastgeber Cochrans in der Schweiz auftretenden *«Ärzte für soziale Verantwortung»* (Schweizer Sektion der IPPNW – «Internationale Ärzte zur Verhütung des Atomkriegs») verlangen, wirft allerdings die Frage auf, ob ein solch umfassendes Abkommen *überhaupt sinnvoll ist.* Denn solange die NATO dem Warschaupakt konventionell unterlegen ist und deswegen nicht auf nukleare Waffen verzichten kann, ist deren Modernisierung – und sind damit auch Atomtests – notwendig. Die Amerikaner machten es daher zu einer Bedingung der Genfer Gespräche, vor einem allgemeinen Verbot zunächst eine Reduzierung auf einige wenige Tests pro Jahr auszuhandeln. Dieser Forderung sowie der von den USA verlangten Vor-Ort-Überwachung und dem Vergleich von Corrtex-System und seismologischen Methoden stimmte die Sowjetunion erst im Verlauf dieses Jahres zu. Diese Zugeständnisse sind daher der amerikanischen Verhandlungsführung gutzuschreiben, die bei einem frühzeitigen Verzicht auf jegliche Tests sicherlich weit weniger erreicht hätte.

Neue Zürcher Zeitung

Gegründet 1780 Der Zürcher Zeitung 208. Jahrgang

REDAKTION

Chefredaktor: Hugo Bütler