

werden.» Die Kantone haben im Jahre 1960 Richtlinien zur Wahrung der allgemeinen Landesinteressen bei der Konzessionserteilung für die Erdölschürfung und -ausbeutung genehmigt. Darin findet sich eine Bestimmung, die besagt: «Erdölschürf- und -ausbeutungskonzessionen sollen nur an Gesellschaften erteilt werden, deren Kapital und Stimmrecht mehrheitlich in schweizerischem Besitz befindlich ist.» Die Konzessionsgesuche, die später von den Kantonen zu behandeln waren, wurden jeweils dem Bund zur Prüfung der Nationalitätsfrage unterbreitet. In einem Konkordat der Nordostschweizerkantone aus dem Jahre 1955, dem damals allerdings nur die Kantone Zürich, St. Gallen, Aargau und Thurgau beigetreten waren, wurde eine analoge Bestimmung aufgenommen, wonach sich mindestens drei Viertel des Aktienkapitals der Ausbeutungsgesellschaft dauernd in schweizerischem Eigentum befinden müssen. Schliesslich hat sich die Swissspetrol ihrerseits in den Partnerverträgen mit den Fördergesellschaften (LEAG, SEAG, BEAG usw.) vorbehalten, immer eine schweizerische Mehrheit von 51 Prozent zu beanspruchen. Aber auch die Kantone sind in dieser Weise tätig geworden. Der Kanton Luzern beispielsweise hat in der Konzession, die er im Jahre 1960 der LEAG – das ist die Gesellschaft, die bei Finsterwald tätig ist – erteilte, im Artikel 24 festgelegt: «Mindestens 51 Prozent des Aktienkapitals der LEAG-Fördergesellschaft müssen im Eigentum von Schweizer Bürgern, schweizerischen Gesellschaften . . . stehen.» Andere Kantone könnten zitiert werden (z. B. das Bergwerksgesetz des Kantons Bern), die sich auch an diesen Rahmen gehalten haben, so dass festgestellt werden kann, die Kantone hätten sowohl in privatrechtlicher wie öffentlich-rechtlicher Sicht das getan, was zur Sicherung einer schweizerischen Mehrheit in diesen Gesellschaften notwendig war.

Zur Frage von Nationalrat Magnin. Wir gehen hier – wie auch sonst – davon aus, dass es nicht Aufgabe des Bundes sein kann, die Trägerschaft ganz oder zu einem wesentlichen Teil für derartige Aktivitäten zu übernehmen, wesentlicher oder gar Hauptbeteiligter zu werden; das gehört in den Bereich der privaten Tätigkeiten, der Wirtschaft, allenfalls auch in den Bereich der kommunalen und kantonalen Körperschaften; aber der Bund soll sich darauf beschränken, zu fördern, insbesondere in finanzieller Hinsicht Erleichterungen in einem beschränkten Rahmen zu schaffen, wie man es mit diesem Darlehen tun will, allenfalls durch eine relativ bescheidene Beteiligung, wenn das Darlehen einmal in Risikokapital umgewandelt werden sollte.

Frau Nationalrat Morf, Sie haben in der Kommission gesagt: Wenn Herr Schlumpf die Zusicherung gibt, vor dem Plenum festzuhalten, dass Forderungen gestellt werden können und dass dabei einige Daten über die Geothermie herausgeschauen werden, dann ziehe ich meinen Antrag zurück. Sie haben in der Kommission dann den Antrag zurückgezogen. Ich gebe diese Erklärung ab, und damit stehen wir in dieser Frage wohl 1 zu 1.

Wir haben das im Vertrag mit der Swissspetrol bereits vorgesehen, da steht in Artikel 7: «Swissspetrol sorgt dafür, dass dem Bund betreffend Forschungsergebnisse, unter Vorbehalt der Konzessionsbestimmungen, die gleichen Rechte und Pflichten wie den Konzessionskantonen zustehen. Der Bund ist unter Einhaltung der Geheimhaltungspflicht befugt, Forschungsergebnisse, von denen er aufgrund der Darlehensgewährung Kenntnis erhält, für eigene wissenschaftliche Zwecke zu verwenden.» Das wäre im Rahmen der ordentlichen Forschungstätigkeit der Swissspetrol bzw. ihrer Gesellschaften.

Ferner steht in Artikel 8: «Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Energiewirtschaft, kann, sofern das Ziel der Arbeiten nicht in Frage gestellt wird, darüber hinaus auch verlangen, dass bei Bohrungen und anderen Arbeiten der Erdöl-, Erdgasprospektion zusätzliche Untersuchungen durchgeführt werden, die der Erforschung der Erdwärme, der Suche nach geologisch günstigen Strukturen für Untertagspeicher dienen können.»

Immerhin steht in Absatz 2: «Die Swissspetrol sorgt dafür, dass solche Untersuchungen gegen Bezahlung der Mehr-

kosten vorgenommen und ihre Ergebnisse abgeliefert werden.» – Für derartige zusätzliche Untersuchungen muss also der Bund die Kosten übernehmen, ausserhalb der Darlehensgewährung.

Der Bundesrat erachtet eine solche Darlehensgewährung und den Vertrag, wie er skizziert wurde, als zweckmässig. Die Chancenbeurteilung – natürlich mit einer limitierten Ausbeutungsmenge – durch verschiedene Fachleute ist positiv. Diese Regelung ist auch angemessen. So partizipiert der Bund – ganz abgesehen von dem, was bisher schon rein privat finanziert wurde – mit 10 Millionen Franken an einem künftigen Programm von 150 Millionen. Es ist aber auch unter dem Gesichtspunkt des Gesamtaufwandes des Bundes für die Energieforschung angemessen. Wir investieren heute (leider nur) etwa 80 Millionen Franken jährlich in die Energieforschung. Wenn wir nun für eine solche angewandte Energieforschung jährlich 2 Millionen Franken (während fünf Jahren je 2 Millionen, insgesamt also 10 Millionen) zur Verfügung stellen, ist das in diesem Gesamtpaket von jährlich 80 Millionen durchaus angemessen.

Wir sind auch überzeugt davon, dass es eine günstige Regelung ist, dass die Inlandinteressen so gestärkt werden können; eine günstige Regelung für die Swissspetrol als Hauptpartner, Vertreterin der Inlandinteressen, eine günstige Regelung auch für den Bund.

Ich bin Ihnen für Zustimmung zu dieser Vorlage deshalb dankbar.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

94 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

82.014

**Zürichberg-Linie (S-Bahn-Zürich)**

**Ligne du Zurichberg (réseau express régional)**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 24. Februar 1982 (BB I, 79)

Message et projets d'arrêté du 24 février 1982 (FF II, 83)

Beschluss des Ständerates vom 10. Juni 1982

Décision du Conseil des Etats du 10 juin 1982

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Räz, Berichterstatter:** Die Botschaft über den Bau der Zürichberg-Linie enthält zwei Bundesbeschlüsse:

a. den Bundesbeschluss über den Bau einer neuen Bundesbahnlinie von Zürich ins Glattal (Zürichberg-Linie); er

untersteht nach Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen dem fakultativen Referendum.

b. den Bundesbeschluss über die endgültige Stilllegung der Linie Zürich-Hauptbahnhof-Letten-Stadelhofen.

Die neue Bahnlinie, die Zürichberg-Linie, wird elf Kilometer lang und grösstenteils unterirdisch geführt. Die neue Bahn – auch S-Bahn genannt – umfasst einen viergleisigen, unterirdischen Durchgangsbahnhof unter der Museumstrasse, eine doppelspurige unterirdische Verbindung nach Zürich Stadelhofen, den dreigleisigen Bahnhof Stadelhofen, den doppelspurigen Zürichbergtunnel und dessen Anschluss an die bestehenden Bahnlinien nach Winterthur und Wetzikon.

Die neue S-Bahn ist eine leistungsfähige Bahn mit dichtem Taktfahrplan, modernstem Rollmaterial mit grossem Beschleunigungsvermögen; die vielen Haltestellen bieten überall gute Anschlussmöglichkeiten zu Bus, Tram und Schnellzügen an. Durch den Bau dieser Bahn wird das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs auch für weite Teile des Kantons sowie der Kantone Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Schwyz und Zug verbessert. Die heutigen Engpässe im Hauptbahnhof Zürich sowie im Bahnhof Oerlikon werden beseitigt, und die Leistungsfähigkeit kann verbessert werden. Mit dem Bau dieser Bahn können die bestehenden Verkehrsströme einer grossen Agglomeration und Region auf Schiene und Strasse entflechtet, besser gelenkt und bewältigt werden. Wir haben hier ein gutes Beispiel, wie der regionale und der nationale Verkehr koordiniert werden können.

Diese Vorlage ist ein Teilstück unserer Gesamtverkehrskonzeption, wie die Schwerverkehrsabgabe, die Vignette und die Treibstoffzölle. Die gesamten Kosten dieser weitgehend unterirdisch geführten, kostspieligen Bauten und Anlagen betragen 653 Millionen Franken, auf der Preisbasis März 1980 gerechnet. Davon übernimmt der Kanton Zürich 523 Millionen Franken oder rund 80 Prozent, die SBB 130 Millionen Franken oder rund 20 Prozent. Diese 130 Millionen der SBB werden aufgeteilt in 100 Millionen Franken für den kommerziellen Nutzen, die die SBB aus der neuen Zürichberg-Linie ziehen, und in 30 Millionen Franken für die 250 Quadratmeter grosse Fläche, die im Bahnhof Museumstrasse für Drittnutzung frei wird. Sie grenzt direkt ans Shopville und kann sicher gut vermittelt werden. Die SBB investieren dazu weitere 583 Millionen Franken für Rollmaterial, Depot, Werkstätten, Abstellanlagen usw., die aber über die Betriebsrechnung verzinst und amortisiert werden. Der Kanton Zürich hat dem Kredit von 523 Millionen Franken für den Bau der S-Bahn mit grossem Mehr zugestimmt. Er bestätigt damit auch den grossen Nutzen, den die Region und der ganze Kanton daraus ziehen. Dieser Anteil von rund 80 Prozent ist nach den bisherigen Usancen nicht selbstverständlich und darf auch anerkannt werden. Die Beteiligungsanteile von 80 und 20 Prozent gelten auch für eventuelle Mehrkosten, die durch Teuerung entstehen können. Die Bauzeit dieser Grossanlage beträgt acht Jahre. Sie wird also in der kommenden Zeit willkommene Aufträge und Beschäftigung für weite Kreise bringen. Ein Vertrag regelt die Mitwirkung und Mitbestimmung zwischen den SBB und dem Kanton Zürich. Durch den Bau dieser neuen Zürichberg-Linie wird die bestehende Linie von Zürich Hauptbahnhof über Letten nach Stadelhofen überflüssig. Sie kann deshalb stillgelegt und abgebrochen werden. Daher haben wir uns mit einem weiteren Bundesbeschluss zu befassen und ihn zu genehmigen.

Ihre Kommission hat eine Besichtigung im betreffenden Gelände vorgenommen und sich an Ort und Stelle von Fachleuten über den Fall orientieren lassen. Sie hat sich dann anschliessend in ihrer Sitzung eingehend über das Projekt und dessen Kosten ausgesprochen. Sie kam zum Schluss, dass dieses Projekt umweltschonend und umweltfreundlich geplant ist, dass es verkehrstechnisch wichtig ist und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton sowie auch der GVK voll gerecht wird.

Sie empfiehlt Ihnen daher einstimmig, den beiden Bundesbeschlüssen zuzustimmen.

**M. Couchepin, rapporteur:** Nous avons à débattre de deux arrêtés qui concernent le même objet.

Le premier arrêté tend à autoriser la création d'une ligne nouvelle. En vertu de la loi sur les chemins de fer, cela est de notre compétence et, en outre, cet arrêté est soumis au référendum facultatif. Le second arrêté concerne la suppression d'une ligne rendue inutile par la création de la ligne du Zurichberg, et il n'est pas soumis au référendum. La ligne du Zurichberg, soit 11 kilomètres en grande partie souterrains, prend son départ dans le faisceau d'entrée de la gare de Zurich et rejoint la vallée de la Glatt en passant par la Museumstrasse. Cette ligne permettra de compléter le réseau régional zurichois qui compte déjà environ 400 kilomètres et aussi de liquider des goulets d'étranglement dans les transports publics, bref, de faciliter les transports dans la région de la métropole zurichoise. Quelques chiffres vous disent l'importance qu'ont les transports publics pour Zurich: 45 000 habitants utilisent chaque jour les transports publics et, parmi ces 45 000 personnes, 30 000 ont recours aux services des CFF. Quant à la gare de Zurich, elle reçoit quotidiennement 937 trains.

Le coût de l'opération a été estimé – valeur mars 1980 – à 653 millions de francs. La particularité de l'opération envisagée est que le canton de Zurich, en vertu d'un contrat passé avec les CFF, participera pour 80 pour cent au coût de la construction de cette nouvelle ligne. C'est ainsi que, sur la base des chiffres de mars 1980, le canton de Zurich paierait 523 millions de francs, alors que les CFF débourse-raient 130 millions de francs. Comment est-on arrivé à ce chiffre de 130 millions à la charge des CFF? 100 millions constituent la valeur de rendement de la ligne, du point de vue commercial, et 30 millions la valeur capitalisée des surfaces de vente qui seront créées à la gare de la rue du Musée.

Le meilleur argument en faveur de l'approbation par notre conseil de ces projets d'arrêtés, et par là même de la convention passée entre le canton de Zurich et les CFF, est que le peuple zurichois – qui s'est montré dans le passé critique à l'égard de différents projets de développement des moyens de communication – a dit «oui» à cette convention le 29 novembre 1981, à une majorité écrasante de plus de 70 pour cent contre 30 pour cent de «non».

La solution préconisée est conforme à la conception générale des transports. Elle respecte l'environnement, elle est peu coûteuse pour les CFF puisqu'ils devraient pouvoir obtenir des gains de cet investissement. Votre commission s'est rendue sur les lieux, elle a visité le tracé – dans la mesure où on peut visiter un tracé souterrain – tout au moins elle a regardé l'endroit où passerait la ligne.

En conséquence, c'est à l'unanimité que nous vous proposons d'accepter les deux arrêtés relatifs à la construction de la ligne du Zurichberg.

**Bühler-Tschappina:** Die SVP-Fraktion stimmt dieser Vorlage, wie sie uns unterbreitet wurde, zu. Mit dieser Vorlage tun wir nach dem Leistungsauftrag einen weiteren Schritt in Richtung GVK, was zweifellos zu begrüßen ist. Die durch die SBB zu tragenden 20 Prozent der Baukosten entsprechen, wie bereits von den Kommissionssprechern erwähnt, ungefähr dem kommerziellen Nutzen, den die SBB daraus ziehen. Es ist erfreulich, dass der Kanton Zürich die restlichen 80 Prozent zu seinen Lasten übernimmt. Damit wird erstmals ein Teil der Kosten des Regionalverkehrs, der durch die SBB erbracht wird, von einem Kanton getragen. Die Privatbahnkantone beteiligen sich an den Kosten des Regionalverkehrs bekanntlich schon seit jeher, da sie sich an den Investitionen und an den Defiziten dieser Privatbahnen zu beteiligten haben. Die zweifellos ungleichen Massstäbe, die bisher im Regionalverkehr angewendet wurden, werden durch diese Vorlage wenigstens im Bereich der neuen Linie korrigiert. Das ist auch aus der Sicht der Privatbahnkantone eindeutig zu begrüßen. Wir glauben auch,

dass es richtig sei, gerade in einer Agglomeration, die im privaten Verkehr fast zu ersticken droht, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Dabei geraten wir allerdings in einen Zielkonflikt. Es stellt sich nämlich die Frage, ob die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Agglomeration Zürich – und dazu wird diese S-Bahn bestimmt Wesentliches beitragen – nicht siedlungspolitisch und raumplanerisch unerwünschte Folgen haben wird. Bessere Verkehrsverhältnisse in der Stadt Zürich und ihrer näheren Umgebung dürften bestimmt zu einer Attraktivitätssteigerung und damit zu einer Verstärkung der Sogwirkung dieser Region führen, was siedlungspolitisch und raumplanerisch in diesem Lande sicher nicht erwünscht sein kann. Der gleiche Bund bemüht sich ja bekanntlich, zum Beispiel durch die Investitionshilfe im Berggebiet die dezentrale Besiedlung unseres Landes zu erhalten.

Wenn wir nun die Vor- und Nachteile dieser Vorlage gewichten und gegeneinander abwägen, so kommen wir zum Schluss, dass der Bau der neuen Zürichberg-Linie trotzdem zu befürworten sei.

Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, auf die zwei Bundesbeschlüsse einzutreten und ihnen zuzustimmen.

**Ammann-St. Gallen:** Es ist erfreulich, dass in einer Zeit der Angst und der Resignation der Mut zu einem solchen Werk gefunden wurde. Nicht selbstverständlich ist auch der Konsens im Zürcher Volk, der unsere verkehrspolitischen Bemühungen auf Bundesebene eigentlich beflügeln sollte. Allerdings stellen sich bei der Beurteilung dieser Vorlage einige Fragen.

Handelt es sich beim vorliegenden Projekt nicht eigentlich um den Nachvollzug von längst Versäumtem? Kommen wir nicht bereits zu spät? Sind diejenigen, die schon längst auf den privaten Verkehr umgestiegen sind, überhaupt wieder zurückzugewinnen? Immerhin scheint mir, es sei besser, spät zu kommen als überhaupt nie. Das Beispiel München mit seiner S-Bahn kann uns da zuversichtlich stimmen. Die Pendler im öffentlichen Verkehr haben in der Region München innert zehn Jahren von 160 000 auf 560 000 zugenommen.

Bund und Kanton bieten Hand für eine zeitgemässe, umweltfreundliche und energiesparende Alternative zum Verkehrsinfarkt im sogenannten Millionen-Zürich. Stadt und Kanton Zürich haben es ihrerseits in der Hand, mit geeigneten flankierenden Massnahmen dem Vorhaben den vollen Erfolg zu sichern. Ich denke da insbesondere an die Durchbrechung des Teufelskreises: Attraktivitätssteigerung und Spekulation in der City, Verdrängung von Wohnraum, Entvölkerung – und weitere Zunahme der Pendlerströme. Die Eindämmung der Spekulation sowie die Attraktivität dieses Verkehrsmittels gebieten auch den unwiderruflichen Verzicht auf die vorerst geplante Station Seilergraben. Ich wäre da dem Herrn Departementsvorsteher dankbar für zweckdienliche nähere Ausführungen.

Die Devise muss heissen: Stopp der weiteren Gesamtverkehrszunahme, Stopp dem weiteren Bau von Strassen und Parkhäusern am Rande der Innenstadt! Auch wir auf Bundesebene werden uns bemühen müssen, diesem Problem zuleibe zu rücken. Ich nenne da die offene Frage der städtischen Nationalstrassenverbindungen in Zürich. Was nun wirklich not tut in dieser Agglomeration, ist eine Verkehrsberuhigung, eine echte Umlagerung sowie ein echtes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.

Es steht ausser Zweifel, dass dieses Projekt eine gewaltige Attraktivitätssteigerung für die Grossagglomeration Zürich darstellt; deren Sogwirkung wird damit automatisch verstärkt. Ein Ausgleich für die weiteren Regionen, die Randregionen, wird damit nötig. Jener Ausgleich verstärkt sich nämlich nicht automatisch, sondern nur dann, wenn wir unsere Aufgabe auf Bundesebene erfüllen. Die Frage stellt sich auch unter diesem Aspekt: Genügt unser Instrumentarium raumplanerisch, siedlungspolitisch und wirtschaftspolitisch? Ich denke an das Investitionshilfegesetz (IHG) oder an die Förderung der bedrohten Regionen. – Wir Ostschweizer verschliessen uns aber nicht den Vorteilen auch

für angrenzende Gebiete. Ich denke da vor allem an den westlichen Kantonsteil unseres Kantons St. Gallen und des Thurgaus.

Gefahr für Randregionen droht aber vor allem von der präjudiziellen Wirkung des angewandten Finanzierungsmodus. Keine andere Region, aber auch kaum eine andere Agglomeration, wäre in der Lage, für ähnliche Vorhaben solche Summen aufzubringen. Mindestens seit der Beratung des Leistungsauftrages steht ja fest, dass die SBB nach unserem Willen kein Wohlfahrtsinstitut mehr darstellen sollten. Gemeinwirtschaftliche Leistungen sind diesem Unternehmen abzugelten, während für Sonderwünsche eine Kostenbeteiligung der direkt Interessierten vorgesehen ist. So sehen wir nun immer deutlicher, gerade an diesem konkreten Beispiel, den mächtigen Kanton Zürich als stolzen Geldgeber, der sich damit vertragliche Kompetenzen aushandelt in Form von Mitsprache und Mitbestimmung; auf der anderen Seite die Randregionen, die dastehen wie almosengehörige Bittsteller in einer abhängigen und rechtlosen Situation, vergleichbar mit der Lage von armen Gemeinden im kantonalen Steuerausgleich. Das gleicht einer Entmündigung.

Ich finde, das ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch staatspolitisch äusserst bedenklich; und ich bin Herrn Bundesrat Schlumpf dankbar für beruhigende Erklärungen in dieser Hinsicht. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz darf nicht länger vom ungewissen Schicksal der Bundesfinanzen abhängen. Die Folge wären Fehlentwicklungen, die sich auch mit Hunderten von Millionen nicht mehr korrigieren liessen. Rand- und Bergregionen brauchen funktionsfähige Zentren; diese Zentren brauchen aber ihrerseits ein ebenso intaktes und gesundes Hinterland.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der SP-Fraktion Eintreten und Zustimmung zu den vorliegenden Bundesbeschlüssen.

**Zwygart:** Die unabhängige und evangelische Fraktion stimmt dem Bau der Zürichberg-Linie einhellig zu. Mit diesem zukunftsweisenden Geschäft betreten wir Neuland in der schweizerischen Verkehrspolitik, weil der neu zu erstellende unterirdische Durchgangsbahnhof an der Museumstrasse in Zürich und die neue 11 Kilometer lange Zürichberg-Linie ausschliesslich dem Regionalverkehr dienen wird, an den das ganze Bahn-, Tram- und Busnetz der Region angeschlossen sein wird; die Hauptkosten dafür werden dem Kanton Zürich angelastet. Zukunftsweisend ist dieses Geschäft auch, weil es GVK-konform ist, obwohl die GVK noch gar nicht in Kraft gesetzt worden ist. Der Kanton Zürich als Nutzniesser des geplanten Ausbaus übernimmt 80 Prozent der errechneten Kosten; das Zürchervolk hat mit 70 Prozent Ja-Stimmen – also einer eindrücklichen Mehrheit – vor einem Jahr diesen Kredit bewilligt. Diese politische Reife und Weitsicht, die der Stand Zürich bewiesen hat, sei ganz besonders lobend erwähnt. Gemäss der noch nicht gültigen GVK zahlt der Bund an regionale Linien nichts mehr, sondern nur an solche von gesamtschweizerischer Bedeutung, wie zum Beispiel an die beiden Flughafenlinien Kloten und Genf-Cointrin. Die SBB übernehmen ihrerseits 20 Prozent der Baukosten. Soviel beträgt für die SBB der kommerzielle Wert der neuen Linie. Durch den vorgesehenen Neubau, der etwa acht Jahre dauern wird, erwartet man einen zusätzlichen Verkehr von 40 bis 50 Prozent. Ähnliche Ergebnisse erzielte man nämlich mit einer neuen S-Linie in München, mit dem Taktfahrplan bei den Vorortsbahnen von Bern und mit der Zürichsee-Linie. Dadurch erhofft man, den Privatverkehr der Region wesentlich auf die öffentlichen Verkehrsmittel lenken zu können. Durch die Schaffung einer Durchfahrtslinie wird zugleich die Leistungsfähigkeit des Zürcher Hauptbahnhofs ganz beträchtlich gesteigert. An uns ist es heute lediglich – wie wir schon gehört haben –, den Bau der neuen Zürichberg-Linie zu bewilligen und in einem zweiten Beschluss die überflüssig gewordene Bahnlinie Zürich HB–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen stillzulegen.

**Messmer:** Die Fraktion der FdP hat sich eingehend mit diesem bedeutsamen und vielleicht sogar richtungweisenden Geschäft auseinandergesetzt. Wir sind der Meinung, dass die Vielzahl eindeutiger Vorteile, die mit dem Bau dieser neuen Eisenbahnlinie verbunden sind, die unvermeidlichen Nachteile bei weitem überwiegen. Insbesondere beeindruckt uns, dass beim geplanten Vorhaben in eindrücklicher Weise nicht nur – wie bereits vom Kommissionspräsidenten angeführt – die Bedürfnisse des regionalen und diejenigen des nationalen Verkehrs angegangen werden, sondern dass in kooperativer Zusammenarbeit auch der Agglomerationsbedingte, aber nicht mehr wegzudenkende Strassenverkehr miteinbezogen worden ist. Anstelle der sattsam bekannten Ausrede der ungleich langen Spiesse zwischen öffentlichem und Individualverkehr – mit der untauglichen Absicht, die Spiesse des Strassenverkehrs durch restriktive Massnahmen zu verkürzen –, hat man sich im Kanton Zürich die Mühe genommen, scheinbar hoffnungslos stumpf gewordene Waffen zugunsten des Schienenverkehrs zu aktivieren und damit auch wieder effizienter zu machen.

Mit einem so attraktiven Angebot – schnellere Züge, kürzere und regelmässige Fahrintervalle und direkte Verbindungen – wird der Erfolg nicht ausbleiben. Es steht ausser Frage, dass der dafür aufzubringende Betrag für alle Beteiligten ausserordentlich hoch ist, wobei nicht einmal alle indirekten Folgekosten in der Vorlage enthalten sein können. Die Botschaft weist darauf hin, dass für die Abdeckung des prognostizierten Verkehrsaufkommens noch etwa 120 Millionen Franken bei den SBB für neu zu beschaffendes Rollmaterial und weitere 85 Millionen Franken für Infrastrukturausbauten anfallen werden. Diese Aufwendungen bilden, wie die eigentlichen Streckenbaukosten, beschäftigungspolitisch ein wichtiges Gegengewicht zu den unausweichlichen Rezessionstendenzen der vor uns liegenden Jahre. Bemerkenswert scheint uns das erfolgreiche Bemühen, die ganze Neuanlage soweit als möglich unterirdisch zu konzipieren. Dass beim auszubauenden Bahnhof Stadelhofen und bei der Haltestelle Stettbach bis zur Einführung in das bestehende Streckennetz im Raum Wallisellen einige oberirdische Anlagen unvermeidlich sein werden, kann der Projektqualität nicht negativ angelastet werden.

Wir sind – und das möchte ich abschliessend feststellen – mit dem Bundesrat der Meinung, dass es sich um eine GVK-konforme Vorlage handelt. In diesem Zusammenhang beschäftigt uns aber eine Frage mit zunehmendem Unbehagen. Wie lange will sich der Bundesrat noch Zeit lassen, um uns seine geheimnisumwitterte Einstellung zu diesem bei jeder Gelegenheit zitierten GVK-Bericht zu unterbreiten? Wäre es – wie gewisse Kreise vermuten – denkbar, dass die Schlussfolgerungen der Experten mit den harten Gegenwartsrealitäten überhaupt nicht mehr zur Deckung gebracht werden können? Wäre es denkbar, dass die eingetretenen SBB-Defizite, die ja in einer permanenten Eskalation stehen, und der zunehmend negativ wachsende Kostendekungsgrad beim Güterverkehr die ganze Vorlage zu Fall bringen könnten? Herr Bundesrat, wir wären Ihnen sehr zu Dank verpflichtet, wenn in dieser Beziehung Klarheit geschaffen würde.

Zurück zur Vorlage: Meine Fraktion ist für Eintreten und für eine unveränderte Zustimmung zu den beiden Bundesbeschlüssen.

**Herczog:** Die PdA/PSA/POCH-Fraktion stimmt dieser Vorlage zu. Positiv – rein verkehrspolitisch gesehen – sind an dieser Vorlage eigentlich drei Dinge:

1. Die Zürichberg-Linie ist eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Konkret heisst das aber, dass die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden kann. Ich erinnere Sie an die Engpässe im Hauptbahnhof Zürich und auch im Bereich des Bahnhofs Oerlikon. Die neue Linie hat somit selbstverständlich eine nationale Auswirkung: etwa durch den Bau des Bahnhofs Museumstrasse kann die Steigerung der Leistungsfähigkeit sich national auswirken.

2. Die Zürichberg-Linie ist eine Grundlage für jeden effektiven Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs. In der Region Zürich – vielleicht wissen Sie es – wurde in der letzten Zeit praktisch nur in den Strassenbau investiert: Nationalstrasse N 1, Nationalstrasse N 3, Forchstrasse, Ober- und Unterlandautobahn, um nur die prominentesten zu nennen. Beim öffentlichen Verkehr wurde in der Region Zürich praktisch nur die rechtsufrige Eisenbahnlinie ausgebaut, der sogenannte «Goldküstenexpress», der recht gut funktioniert. Gegenüber wurde für den regionalen öffentlichen Verkehr praktisch nichts gemacht. Deswegen ist es nötig, diesen Durchgangsbahnhof Museumstrasse zu erstellen, damit dann auch effektiv innerhalb der Region eine Verbindung besteht.

3. Der dritte positive Punkt – wiederum rein verkehrspolitisch gesehen – ist, dass zumindest verbal der Wille besteht, die Spiesse gleich lang zu machen gegenüber dem Privatverkehr, also eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehört, dass der dichte Taktfahrplan – etwa zweimal mehr Züge pro Stunde – eingehalten werden kann, dass mit der S-Bahn der Fern- und Güterverkehr getrennt geführt werden können, dass mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird, usw. Aber es ist ja immer so, dass positive Dinge auch ihre negativen Seiten haben, und man muss auch nicht so tun, als wäre die S-Bahn in der Zürcher Volksabstimmung ganz unumstritten gewesen. Es ist auch nicht unwesentlich, diese umstrittenen Punkte zu erwähnen. Hier nur die zwei wesentlichsten:

1. Die strukturpolitische Seite: Es wurde – ich glaube von Herrn Bühler – schon darauf hingewiesen, dass diese Verbesserung der Verkehrsattraktivität selbstverständlich auch einen verstärkten Agglomerationsdruck bewirkt; d. h. dass der Agglomerationsgürtel sich nicht mehr nur auf die Millionen-Region Zürich beschränkt, sondern sich selbstverständlich auch ausweitet. Es ist nicht verfehlt, bereits von grünen Witwen im voralpinen Bereich zu sprechen. Das ist eine Gefahr, die besteht. Die Zunahme der regionalen Ungleichgewichte wird auf jeden Fall mit diesem Konzept in eine falsche Richtung gestossen.

2. Die raum- und siedlungsplanerische Seite. Die Standortgunst wird durch diese Verkehrsmassnahme ganz eindeutig erhöht. Ich möchte Sie auf Seite 5 der Botschaft hinweisen, wo die Station Seilergraben erwähnt wird. Ich möchte hier klipp und klar sagen – ich glaube, Herr Ammann hat auch darauf hingewiesen –, dass wir diese Station Seilergraben in der Stadt Zürich nicht brauchen können, überhaupt nicht, weil sie als Konsequenz genau die Erhöhung der Standortgunst hat. In Klammern sei daran erinnert, dass die U-Bahn aus diesen Gründen 1973 abgelehnt wurde (Erhöhung der Standortgunst bedingt höhere Bodenpreise, hat Wohnraumverdrängung zur Folge – selbstverständlich Wohnraum für sozial schwächere Schichten –, damit auch Abzug von Kaufkraft usw., Entleerung der Stadt Zürich als Lebens- und Wohnraum). Wir müssen diese S-Bahn- oder die Zürichberg-Linie-Vorlage nicht nur rein als verkehrspolitische, sondern auch als wirtschaftliche und sozialpolitische Vorlage betrachten, d. h. wir müssen dafür sorgen, dass das grossgeschriebene Leitbild der Dezentralisierung in der Raumplanung auch Realität wird, dass die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebensräume hier nicht nur abstrakt, deklamatorisch verkündet, sondern auch Realität werden.

Was notwendig ist, sind flankierende Massnahmen. Hier hat der Zürcher Regierungsrat noch nicht sehr viel getan. Wir haben die Hand noch nicht gesehen, die entgegengestreckt worden wäre. Ich wäre froh, wenn es dann ganz eindeutig auch gemacht würde.

Ich erinnere Sie nur an drei flankierende Massnahmen:

1. Umsteigen. Selbstverständlich will man ja mit dieser Vorlage auch bewirken, dass der Privatverkehr in der Stadt Zürich abnimmt, d. h. dass vermehrt umgestiegen wird auf den öffentlichen Verkehr. Umsteigen heisst natürlich auch, dass der Feinverteiler in der Stadt Zürich reibungslos und gut funktionieren muss, es heisst unter anderem auch, dass

der Kanton Zürich der VBZ gewisse Gelder zukommen lässt.

2. Neue Parkhäuser müssen in der Stadt Zürich auf jeden Fall verhindert werden. Ich möchte Sie daran erinnern, dass die bürgerliche Mehrheit im Zürcher Kantonsrat es bereits bei der Debatte über den Gesamtplan des Kantons Zürich verhindert hat, dass man die Grossparkhäuser Kaserne und Sihlquai herausgenommen hat; diese werden selbstverständlich einen stärkeren Privatverkehr in der Stadt Zürich zur Folge haben.

3. Das Strassennetz muss redimensioniert werden, sei es durch Ausbau der Radwegnetze oder auch durch Verzicht auf das Expressstrassen-I, das jetzt wieder mal zur Diskussion steht. Und ein letzter Punkt der flankierenden Massnahmen: Schutz von Wohnraum und Kleingewerbe. Wir haben in der Stadt Zürich einen sogenannten Wohnanteilplan, der solchen Schutz gewähren sollte; er genügt aber unserer Meinung nach nicht, es braucht reale kantonale und je nach dem auch bundesplanerische Massnahmen dazu.

Sie sehen, wir begrüßen diese Vorlage. Wir stimmen ihr auch zu, weil wir hier für den öffentlichen Verkehr nicht nur verbal etwas tun wollen. Aber auf der anderen Seite sind flankierende Massnahmen auf jeden Fall unerlässlich, sonst nützen alle diese Förderungsmaßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs nichts, weil dann die Umverteilung, die wir wollen, gar nicht zum Tragen kommt. Ich bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

**Huggenberger:** Die Fraktion der CVP ist für Eintreten und stimmt beiden Bundesbeschlüssen zu. Der Bau der Zürichberg-Linie ist eine bedeutende Leistung im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs und bringt für die SBB selbst entscheidende Verbesserungen – nicht nur im Bahnhof Zürich und im Bahnhof Oerlikon, sondern mit seinen Auswirkungen im gesamten Netz der SBB. Die Vorlage hat eine sehr strenge Prüfung hinter sich, nämlich diejenige durch das Zürchervolk. Es hat nach intensiver Aufklärung und öffentlicher Diskussion bekanntlich mit überwältigendem Mehr mehr als eine halbe Milliarde Franken dafür bewilligt. Da nehmen sich die 130 Millionen Franken, die der Bund zu leisten hat, doch recht bescheiden aus. Sie entsprechen der Interessenlage der SBB an diesem Werk der Partnerschaft mit dem Kanton Zürich, und so ist es nur verständlich, dass bei dem partnerschaftlichen Vertrag zwischen den SBB und dem Kanton Zürich auch neue Wege beschritten werden mussten. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Vertrag in der praktischen Anwendung bewähren wird.

Ein anderer Aspekt: der Bau der Zürichberg-Linie bringt ganz erhebliche Immissionen für die Bevölkerung und auch Eingriffe in die bestehende Bausubstanz und in die Landschaft mit sich, denn ein wesentlicher Teil, wenn auch nicht der Hauptteil, tritt eben doch auch oberirdisch in Erscheinung. Es wird erwartet, dass bei der Detailprojektierung und der Bauausführung auf die Einwände der Betroffenen stets soweit als möglich Rücksicht genommen wird. Das betrifft unter anderem den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, wo die Vertreter der SBB anlässlich unseres Augenscheins eine Überprüfung versprochen haben, damit der bauliche Eingriff nach durchgeführter Erweiterung der Bahnanlagen nur massvoll in Erscheinung tritt. Das betrifft aber auch den Tunnelaushub und den Wegtransport des Aushubmaterials. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf einen Zeitungsartikel hinweisen, der heute erschienen ist und den Ausbau der Glattal-Linie kritisiert, weil eben auch damit ziemlich starke Eingriffe in die Landschaft verbunden sind. Diese Glattal-Linie ist ja ein Bestandteil der S-Bahn, ein Bauteil, den man vorweggenommen hat, und – das darf doch hier auch erwähnt werden –, für den die Zürcher Bevölkerung zusätzlich weitere 50 Millionen Franken bewilligt hat.

Im Ständerat und in unserer Verkehrskommission, aber auch heute im Rat, wurden Bedenken laut, ob es richtig sei, in diese bereits stark ausgebaute und entwickelte Region

erneut derart zu investieren, sie weiter zu fördern. Diesem Einwand gegenüber ist festzuhalten, dass mit dieser Vorlage keine eigentlichen Investitionen zur Wirtschaftsförderung getätigt werden, sondern dass es sich um eine notwendig gewordene, teure Verkehrsrehabilitation handelt, die es ermöglicht – und das hoffen wir –, dass der motorisierte Individualverkehr zurückgedrängt wird. Selbstverständlich bringen diese Investitionen auch Arbeit und Verdienst, was nicht zuletzt der Grund war für die so deutliche Annahme des grossen Kredits durch die Zürcher Bevölkerung. Auch bei der Bahn schafft die neue Zürichberg-Linie 140 bleibende, dauernde Arbeitsplätze. Entscheidend ist, dass die Mehreinnahmen die Betriebsmehrkosten aufgrund sorgfältiger Prüfung decken werden. Auch das ist nur möglich dank dem à-fonds-perdu-Beitrag der Zürcher von mehr als einer halben Milliarde. Es ist deshalb bestimmt nicht unbescheiden, wenn die Zürcher angesichts der eigenen Leistungen die feste Erwartung aussprechen, dass bei der Beschaffung des Wagen- und Zugmaterials durch die SBB die einheimische Industrie – und dabei meine ich auch die Zürcher Industrie – angemessen berücksichtigt wird. Winterthur ist der Sitz der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Und über die wirtschaftliche Lage der Maschinenindustrie haben wir ja letzte Woche gesprochen. Als Winterthurer gestatte ich mir diesen Hinweis. Die bisher durchgeführten Vorarbeiten im Hinblick auf das zu wählende Wagenmaterial, aber auch im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb lassen erwarten, dass unserem Zürcher Anliegen Rechnung getragen werden kann. Dabei geht es um die Berücksichtigung einer bewährten, einer leistungsfähigen und auch konkurrenzfähigen Industrie, vor deren Fabrikatoren die S-Bahn im Halbstundentakt zirkulieren wird.

**M. Thévoz:** Il est vraiment inhabituel que nous soyons appelés à nous prononcer sur la réalisation d'un projet d'une si grande importance, alors que la Confédération n'est pas appelée à participer directement à son financement. En effet, la nouvelle ligne ferroviaire du Zurichberg, dont les coûts globaux de construction sont estimés à un montant de 653 millions de francs, sera financée avant tout par une contribution du canton de Zurich d'un montant de 523 millions de francs, les CFF supportant le solde de la dépense. Ce n'est donc que par le biais de la couverture des déficits de notre grande régie nationale de transports ferroviaires que la Confédération sera financièrement concernée par cette construction. Il est vrai que cette nouvelle ligne est soumise au référendum facultatif et que c'est déjà là une raison suffisante pour que nous soyons appelés à nous prononcer sur sa réalisation. Il faut souligner aussi que cette construction, dont le mode de financement a été massivement adopté par le corps électoral du canton de Zurich, nous concerne tous par l'influence que celle-ci aura sur le développement de la plus importante région économique du pays.

Sans vouloir mettre en doute la nécessité de réaliser ce projet, nous voudrions cependant faire quelques réflexions à son sujet. La construction de cette ligne, presque entièrement souterraine, permet d'aborder dans une optique nouvelle, tout au moins dans notre pays, les problèmes posés par le développement d'une grande métropole sur le plan des moyens de transport, dans sa zone d'influence directe qui est à la fois économique, démographique et politique. C'est ainsi que, pour le Grand Zurich – cela ressort des informations données à la commission, et l'on peut le constater sans peine sur le terrain – l'effort principal a été porté ces dernières années sur le développement du réseau routier, conséquence directe de l'intense développement de la motorisation individuelle. Or, on constate aujourd'hui que, dans cette région, les limites de l'extension du réseau routier sont atteintes. La prolifération de la voiture individuelle est telle que l'on touche à la saturation, notamment aux heures de pointe où chacun est pressé de se rendre à son travail ou de rentrer à la maison. Pour éviter la paralysie, force est donc de développer les moyens de transports communs, qui redeviennent plus actuels que

jamais. Mais leur succès sera d'autant mieux assuré qu'ils seront conçus de telle manière qu'ils soient le prolongement, le complément de la voiture individuelle. Nous songeons notamment à l'aménagement de places de parc suffisantes à proximité immédiate des gares.

Les problèmes posés à l'agglomération zurichoise sont à cet égard exemplaires. La construction de la ligne du Zürichberg permettra notamment de dégager la gare centrale. Autre avantage décisif, les grandes localités de Wallisellen et Dübendorf notamment, sises à l'est de Zurich, seront directement reliées au centre de la métropole sans passer par le nœud ferroviaire d'Oerlikon, qui est proche du point de saturation. La majeure partie du tracé étant souterraine, on ne saurait imaginer une meilleure solution pour ménager l'environnement, ceci d'autant plus que la traction électrique est vierge de toute pollution.

Ainsi que nous avons pu le constater sur place, le tunnel du Zürichberg débouchera à l'est en pleine zone de verdure et de culture. Sur le plan administratif, la traversée de cette zone et sa disparition progressive ne posent guère de problèmes, les pouvoirs publics ayant eu la prévoyance de s'en assurer à temps et la propriété et la libre disposition. Mais, investis de tous côtés par des voies de communications et des constructions diverses, les champs de maïs et de betteraves, au demeurant de fort belle venue, qui subsistent encore dans la région ont quelque chose d'insolite. On les sent condamnés à disparaître à brève échéance, submergés par le développement de la zone industrielle et résidentielle que suscitera inmanquablement l'ouverture de cette liaison directe à grande capacité avec le centre de Zurich. Et tout ceci se fera – je tiens à le souligner – avec l'approbation formelle de la population, ainsi que le prouve le résultat de la votation cantonale sur le mode de financement de la nouvelle ligne.

Cette dynamique du développement, que nous avons ressentie concrètement sur place et qui nous a du reste été confirmée par les élus locaux, est certes rassurante en ces temps de récession. Il n'empêche que l'on ne peut pas ne pas songer au déséquilibre croissant, qui risque de s'aggraver, entre le poids de Zurich et les régions particulièrement frappées par la récession, notamment en Suisse romande. Ce serait regrettable à tout point de vue et nous souhaitons que les responsables politiques et économiques en aient conscience et s'efforcent d'agir en conséquence afin de limiter l'ampleur de ce déséquilibre.

En conclusion, je vous informe que le groupe libéral est favorable à ce projet et votera l'entrée en matière et les deux projets d'arrêté qui lui sont liés.

**Präsidentin:** Es folgen nun die Einzelsprecher.

**Loretan:** Die neue Bundesbahnlinie ins Glattal, die Zürichberg-Linie, bildet die Voraussetzung für die umfassende Verwirklichung des S-Bahn-Systems im Grossraum Zürich. Die in einer Volksabstimmung erhärtete massgebende Beteiligung des Kantons Zürich verdient Anerkennung. Der zustimmende Volksbeschluss zeigt, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, auch wenn er sehr viel Geld kostet, heute beim Stimmbürger Unterstützung erhält.

Nun sind neben dem Kanton Zürich auch Teile der Kantone Schaffhausen, St. Gallen, Schwyz, Zug und Aargau ins künftige S-Bahn-Netz einbezogen und damit von ihm positiv und allenfalls negativ – das wurde in dieser Debatte bereits angetönt – betroffen. Damit nehme ich die überkantonalen räumlichen Auswirkungen des S-Bahn-Systems ins Visier. Dazu sagt der Bundesrat in seiner Botschaft auf Seite 11 und 12 lediglich: «Durch eine Zustimmung zur Zürichberg-Linie wird eine wesentliche Randbedingung für die im Gange befindlichen Richtplanungen verschiedener Kantone wie auch für die künftigen Sachplanungen des Bundes gesetzt. Die räumlichen Konsequenzen werden im Rahmen dieser Planungen zu tragen sein.»

Vor allem der letzte Satz aus dem zitierten Botschaftsteil sticht in die Nase. Natürlich werden Konsequenzen zu tragen sein, nach meiner und auch anderer Leute Meinung

indessen erst, nachdem man sich in umfassender Weise vor der Realisierung des Projektes über die mutmasslichen Auswirkungen Rechenschaft gegeben hat. Dass dies und auch wie es zu geschehen hat, schreibt sowohl dem Bund als auch den Kantonen das Raumplanungsgesetz vor, insbesondere in Artikel 1 Absatz 1, der sie zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten verpflichtet, und Artikel 7 Absatz 1 RPG besagt, dass die Kantone mit den Behörden des Bundes und der Nachbarkantone zusammenarbeiten, soweit ihre Aufgaben sich berühren. Dass sich hier raumordnungspolitische Interessenbereiche verschiedener Kantone und des Bundes überschneiden, ist offensichtlich und in der Botschaft in Abschnitt 31 «Raumplanung» – ich habe daraus zitiert – *expressis verbis* ausgesagt. Aus dieser Feststellung leite ich einige Fragen an den Bundesrat ab. Sie erfolgen primär aus aargauischer Sicht.

1. Ist das auf Seite 22 der Botschaft vorgestellte S-Bahn-Konzept punkto Strecken- und Betriebsführung definitiv?

2. Sind die an den Kanton Zürich angrenzenden Kantone bisher in die Arbeiten am S-Bahn-Konzept einbezogen worden? Ein Hinweis zu dieser Frage: Laut «Aargauer Tagblatt» vom 24. Juli 1982 bestätigte der Planungschef des Kantons Aargau dieser Zeitung gegenüber, die raumwirksamen Aspekte des S-Bahn-Projektes seien bis jetzt, jedenfalls was den Aargau betreffe, in keiner Weise abgeklärt worden. Die ganze Planung sei praktisch von den SBB und vom Kanton Zürich allein betrieben worden.

3. Ist auf Seiten des Bundes vorgesehen, den genannten Kantonen in naher Zukunft Gelegenheit zu geben, sich an den weiteren Arbeiten in verkehrsplanerischer und raumplanerischer Hinsicht zu beteiligen? Werden diese Kantone um ihre Meinung befragt werden? Wer ist Gesprächspartner dieser Kantone? Ist das der Kanton Zürich, das Bundesamt für Raumplanung, das EVED, das Bundesamt für Verkehr, oder sind es die SBB?

4. Ist auf der Seite des Bundes die Bereitschaft vorhanden, folgende denkbare Auswirkungen des S-Bahn-Konzeptes zusammen mit den betroffenen Kantonen zu untersuchen, damit diese die nötigen flankierenden Massnahmen vorbereiten können? Mit der Verwirklichung des S-Bahn-Konzeptes wird sich vermutlich ein zusätzliches Attraktivitätsgefälle zugunsten des Grosszentrums Zürich und zulasten der heute schon auf Zürich hin tendierenden Regionen ergeben, im Aargau vorab zulasten der Gebiete Limmattal und Mutschellen. Die erneute Verlegung der Verkehrsgunst Richtung Zürich wird die Ausrichtung der aargauischen Politik für den öffentlichen Verkehr unter Umständen massiv beeinflussen, zum Beispiel für die Erschliessung des Umlandes auf die Regional- und Subzentren. Das S-Bahn-Konzept kann Auswirkungen auf die Besiedlungsstruktur zeitigen, die rechtzeitig untersucht und abgewogen werden müssen. Es gibt Beispiele für raumwirksame Folgen von SBB-Projekten, zum Beispiel die neue Heitersberg-Linie kombiniert mit dem Taktfahrplan, mit der Umfahrung von Baden und Brugg. Die Reaktionen aus diesem Teil unseres Kantons sind bekannt. Ein weiteres Projekt, die neue Haupttransversale, steht vor den Toren des westlichen Teils unseres Kantons.

Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf für die Beantwortung der Fragen, die aus einer durchaus positiven Grundhaltung zum S-Bahn-Projekt Zürich und zu dieser Vorlage gestellt worden sind.

**Landolt:** Herr Ammann hat vor wenigen Minuten als eine neuartige Schwierigkeit zum Verhältnis der Finanzierung zwischen den SBB und dem Kanton Zürich (80 zu 20 Prozent) erwähnt, keine andere Region werde in der Lage sein, einen solchen finanziellen Aufwand für den eigenen Regionalverkehr zu erbringen. Das wurde im Kanton Zürich bereits 1973 eingesehen, als das U- und S-Bahnprojekt vom Volk abgelehnt worden war.

Das Zürcher Parlament hat dazumal auf eine parlamentarische Initiative hin das Verkehrsfondsgesetz geschaffen, das gegen den Willen der Regierung angenommen worden ist.

Mit diesem Gesetz wurde die Regierung gezwungen, jährlich 40 Millionen Franken in diesen Verkehrsfonds zu legen. Seither sind diesem Fonds total 41 Millionen Franken entnommen und an folgende Bahnen entrichtet worden: Forchbahn 6,5 Millionen, Sihltalbahn 2,3 Millionen, Südostbahn 1,2 Millionen, SBB 20,2 Millionen für die Glattal-Linie und die Strecke Wallisellen-Uster, an diese S-Bahn bereits 5 Millionen für Projektierungsarbeiten. Der Rest dieser 41 Millionen, die innerhalb von vier Jahren ausgerichtet worden sind, ist an Park-and-Ride-Anlagen und ähnliches ausgerichtet worden. Dieser Fonds wird bis Ende dieses Jahres ungefähr 125 Millionen Franken betragen; wir wissen, dass auch in den kommenden Jahren jeweils 40 Millionen eingelegt werden. Damit ist diese grosse Auslage bereits zu einem Teil vorausbezahlt und gesichert.

Was mich bei diesem S-Bahn-Projekt interessiert, sind einige Fragen im Zusammenhang mit bestehenden, unter Denkmalschutz gestellte Bauten, vor allem aber auch die Frage, was an Immissionen auf uns zukommt. Ich weiss, dass der Bahnhof Stadelhofen (der unter Denkmalschutz steht) in seiner Form erhalten bleiben soll. Dasselbe gilt für die Kirche St. Antonius, die soeben mit Hilfe des Bundes renoviert worden ist. Sie wird nicht angetastet. Zwischen den Verantwortlichen der Kirchgemeinde und Vertretern der SBB haben erste Besprechungen stattgefunden.

Nach meinen letzten Erkundigungen soll der Zurichberg bergmännisch von Norden und Süden her ausgehöhlt werden. Von Norden her bei der neuen Station Stettbach bildet das kein technisches Problem. Für die Südseite soll ausgerechnet auf dem vorhandenen Parkplatz der Pfarrei St. Antonius ein 20 x 40 Meter breiter und 45 Meter tiefer Schacht ausgehoben werden, um das Aushubmaterial des südlichen Vortriebes auf Strassentransportern einer nächsten SBB-Station zuzuführen. Es versteht sich von selbst, dass dadurch Lärmimmissionen und Erschütterungen entstehen, die es verunmöglichen werden, zu gewissen Zeiten Gottesdienste abzuhalten, im Pfarreiheim weiterhin Religionsunterricht zu erteilen und den Kindergarten dort weiterzuführen. Bei den Verantwortlichen der Kirchgemeinde, den Anwohnern und den Kirchgängern besteht der Eindruck, dass von den Ingenieuren die Anliegen in bezug auf Lärmminimierung und die Begehren für Umwelt-, Natur- und Denkmalschutz minimal berücksichtigt werden.

Eine zweite Frage, die mich ganz besonders interessiert und die auf Seite 5 der Botschaft speziell erwähnt ist, betrifft den Bahnhof Stadelhofen mit seiner Stützmauer; der Zusammenhang zwischen Stützmauer und Bahnhofgebäude ist gegeben. Das sehe ich bei jeder Fahrt nach Bern mit Freude. Es stellt sich die Frage, ob diese zum alten Bahnhofgebäude passende Stützmauer tatsächlich zurückgesetzt und durch eine Betonwand ersetzt werden müsse. Gemäss Vertrag über die Zusammenarbeit beim Bau und Betrieb der Zürcher S-Bahn wird nach Artikel 2.1.1 das allgemeine Bauprojekt von den SBB erarbeitet. Endgültige Entscheide werden also von der Baudirektion III der SBB gefällt; diese Baudirektion ist abschliessend zuständig. Darum richte ich meine Fragen an den Herrn Bundesrat. Die Lärmminimierung ist in der Botschaft versprochen. Die Kirchgemeinde befürchtet jedoch, dass das leere Versprechungen bleiben. Ich weiss wohl, dass ein Bauwerk in diesem Ausmass verschiedenartige Immissionen mit sich bringt. Die direkt betroffenen Anwohner, und hier zusätzlich die Kirchgänger, erwarten nicht nur Verständnis seitens der Ingenieure und Bauleute, sondern auch einen entgegenkommenden Einsatz der Hilfsmittel zur Verhinderung möglichst aller Belästigungen und unbedingt eine entsprechende Projektierung und Ausführung der notwendigen Bauarbeiten. So erwartet die verantwortliche Kirchenpflege, dass der bergmännische Tunnelvortrieb nicht über diesen Schacht erfolge, sondern fachgerecht und umweltschonend vom Bahnhof-Stadelhofen aus getätigt werde.

Ein ganz besonderer Wunsch dieser kirchlichen Behörden besteht aber darin, dass seitens der SBB zu den Besprechungen kompetente Verhandlungspartner erscheinen,

nicht ständig wechselnde Personen, die von jeder Kenntnis vorangegangener Verhandlungen unbelastet sind, wie das bisher jeweils der Fall war.

Wir sehen einer immissionsarmen Bauausführung gerne entgegen und danken zum voraus für die Antwort auf die gestellten Fragen.

**Künzi:** Mit grosser Genugtuung nehmen weiteste Kreise aus dem Kanton Zürich Kenntnis von der vorliegenden Botschaft über den Bau der Zurichberg-Linie. Ich möchte vor allem im Namen dieser Bevölkerungskreise dem Bundesrat und der Kommission für die Vorarbeiten bestens danken.

Bei diesem erwähnten Projekt geht es allerdings nicht nur um die sogenannte Zurichberg-Linie, sondern um die Realisierung des Zürcher S-Bahn-Systems, durch das man eine beachtliche Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich erwartet. Es handelt sich um eine Neubaustrecke von 11 Kilometern, und durch diese 11 Kilometer können wir nachher einen S-Bahn-Betrieb auf einem Streckennetz von nahezu 370 Kilometer realisieren, vorwiegend im Takt von 30 Minuten. Ein weiterer wesentlicher Schritt zur Realisierung dieses Projektes wird durch die vorliegende Botschaft vollzogen. Ich möchte auch erwähnen, dass zum erstenmal sich ein Kanton bereit erklärt hat, die Hauptlast, nämlich – wie Sie der Botschaft entnehmen – 80 Prozent eines SBB-Ausbaues zu übernehmen. Das Volk hat mit 70 Prozent Ja zugestimmt, eine Zustimmung, wie wir sie ganz selten in unserem Kanton haben.

Ich möchte allerdings keinen Hehl daraus machen, dass diese Finanzierungsart in weiten Kreisen unseres Kantons auf erheblichen Widerstand gestossen ist. Bei der ersten Vorlage von 1973, die allerdings die Volkshürde dann nicht genommen hat, hat uns der Bundesrat noch einen Beitrag von 500 Millionen in Aussicht gestellt.

Die Zürcher S-Bahn, wie wir sie jetzt konzipieren, dient natürlich nicht nur dem Kanton, sondern in hohem Masse den SBB für ihr weites Netz in der gesamten Nordostschweiz. Die Entlastung des Hauptbahnhofes ist ebenfalls ein überregionales Problem. Aus diesen Gründen hätte man bei uns ein grösseres Entgegenkommen des Bundes erwartet. Die unerfreuliche finanzielle Lage des Bundes wollen und müssen wir aber zur Kenntnis nehmen und akzeptieren. Wir sind deshalb dankbar dafür, dass uns die SBB 130 Millionen beisteuern.

Wir haben auch den Eindruck, dass diese Vorlage der GVK sehr dienlich sein dürfte und ihr zum weiteren Durchbruch verhelfen kann. Wir hoffen, dass sich durch die S-Bahn der sogenannte «modal split», d. h. das Verhältnis öffentlicher Verkehr/privater Verkehr, verbessert. Erwähnt sei auch, dass der Taktfahrplan in der Region Zürich erst dann richtig funktionieren kann, wenn wir die S-Bahn, d. h. den Bahnhof Museumstrasse, und die Zurichberg-Linie zur Verfügung haben.

Ich hoffe natürlich, dass das Zürcher S-Bahn-System im Interesse des öffentlichen Verkehrs auch in anderen Regionen Schule macht. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass diese S-Bahn-Vorlage eine ideale Arbeitsbeschaffung für weite Kreise in unserer Region darstellen wird. Wir dürfen heute wirklich gar nichts unterlassen, das Umsteigen von der Strasse auf die Schiene zu fördern.

Herr Loretan, ich möchte doch noch erwähnen, dass wir in den Vorbereitungsarbeiten mit dem Aargauer Regierungsrat Kontakt gehabt und ihn ständig informiert haben. Es sind nun weitere Arbeiten in Vorbereitung, um allfällige Betriebsfragen zu lösen.

Herr Ammann und Herr Herzog, was die Siedlungsplanung anbetrifft, so ist doch festzuhalten: Die S-Bahn erschliesst nicht neue Gebiete, verdrängt kaum Wohnungen, sondern verbessert für mehr als 100 Gemeinden die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs.

Die vorliegende Botschaft gibt grünes Licht für einen wichtigen Schritt in der richtigen Richtung.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag des Bundesrates und der Kommission zuzustimmen.

**Nussbaumer:** Ich glaube, ich darf Herrn Künzi erwidern, dass nicht daran zu denken ist, dass dieses Beispiel in anderen Kantonen Schule machen wird, weil sie nicht so begütert sind, dass sie für die SBB ohne weiteres derart in die Tasche greifen können. Ich stimme dieser zur Diskussion stehenden Vorlage zu. Ich möchte aber dennoch einige raumplanerische Bemerkungen anbringen. Im Kapitel 3 Seite 11 der Botschaft heisst es lediglich: «Der Bau der Zürichberg-Linie und der Betrieb der S-Bahn würden indessen auch überkantonale räumliche Auswirkungen zur Folge haben.» Herr Kollege Loretan hat diesen Abschnitt bereits zitiert. Ich möchte der kargen Darstellung der raumplanerischen Auswirkungen einige Überlegungen anfügen. Anfang der siebziger Jahre erarbeitete die Chefbeamtenkonferenz die Studie CK 73, die eine dezentralisierte Besiedelung unseres Landes anstrebte. Mit der Ablehnung des ersten Raumplanungsgesetzes ist die Frage, ob Grosszentren im Wachstum eher zu begrenzen und verschiedene regionale Zentren aufzubauen seien, in den Hintergrund getreten. Jeder Kanton muss nun einen eigenen Richtplan erstellen. Nach Artikel 6 des Raumplanungsgesetzes haben sie dabei die Richtpläne der Nachbarkantone zu berücksichtigen. Bei Meinungsverschiedenheiten ist dann nach den Artikeln 7 und 12 ein Bereinigungsverfahren unter der Aufsicht des Bundes durchzuführen. Anlässlich eines Weiterbildungskurses für Raumplaner und Agronomen hatte ich Gelegenheit, Einblick in die Planung verschiedener Gemeinden der Grossagglomeration Zürich zu bekommen. Da wird mit der Planung die Vergrösserung der grössten Agglomeration der Schweiz förmlich präjudiziert! Man extrapoliert das Wachstum der Vororte in den letzten zehn Jahren linear in die Zukunft hinaus! Grossräumig werden beste Böden überbaut, als wäre das Wachstum einziges Ziel der Planung! Es zeigt sich je länger, desto deutlicher, dass der Schutz des ebenen Landwirtschaftslandes wegen des geringeren wirtschaftlichen Nutzens immer zweitrangiger gegenüber der baulichen Nutzung bleibt. Zur Erhaltung einer ausreichenden Landesversorgungsbasis muss nicht nur festgestellt werden, welches Land sich für welche Nutzung eignet. Die Richtplanung hat Aufschluss über den Stand zu geben, welche Entwicklung man anstreben will. Wer verfolgen kann, wie jeder Kanton – nicht nur Zürich – seine Planung auf Wachstum einstellt und damit das ebene Land überbauen will, als spielte sich unser raumplanerisches Tun in den weiten Räumen des mittleren Westens ab, der kommt zur Überzeugung, dass der Schutz des Bodens als Versorgungsbasis unseres Landes unbedingt und rasch verstärkt werden muss! Wenn ein Grosszentrum wachsen will, dann nimmt es nicht Rücksicht darauf, ob die benötigten Flächen eher dem Ackerbau als der gewinnbringenderen Verbetonierung dienen sollten. Wir brauchen für Zeiten mit gestörter Zufuhr in diesem Land eine ackerbare Fläche von 450 000 Hektaren. Diese Richtfläche wurde durch das Bundesamt für Raumplanung auf die Kantone aufgeteilt. Wenn nun jene Kantone, die über Grosszentren verfügen, darauf spekulieren, die übrigen Kantone würden ihnen erstens die Ernährungsbasis garantieren, zweitens das Land für Verkehrsträger zwischen Grossagglomerationen zu Landwirtschaftspreisen abtreten, drittens den Raum für umweltbelastende Betriebe oder Lagerhäuser, die keinen Ertrag bringen, zur Verfügung stellen, dann ist in kurzer Zeit eine Polarisierung der Interessen zwischen Entleerungsräumen und Grosszentren zu erwarten. Mit der Förderung der Attraktivität der Grossagglomerationen muss gleichzeitig der Schutz der gut bewirtschaftbaren Böden verstärkt werden. Hierzu stehen theoretisch zwei Wege offen: Entweder die Einführung der Schutzbestimmungen in 26 Raumplanungsgesetzen oder aber eine Schutzbestimmung ins eidgenössische Bodenrecht. Ich glaube, einer dieser Wege sollte erreicht werden, und ich möchte Herrn Bundesrat Schlumpf fragen, was der Bundesrat zur Vermeidung einer weiteren unheilvollen Konzentration der Besiedelung in unserem Lande vorgesehen hat.

**Räz, Berichterstatter:** Ich danke allen Votanten für die positiven Beurteilungen. Ich habe nur einige Bemerkungen. Punkt 1: Zu den Bedenken von Herrn Kollege Landolt möchte ich sagen: Gerade diese Bedenken sind ja über das neue Instrument des Vertrages abgedeckt, wo ihre Regierung die Möglichkeit hat, mitzubestimmen und mitzuwirken. Also in diesem Punkt besteht kein Grund zur Sorge.

Punkt 2: Die Bedenken der Randregionen sind zum Teil berechtigt; auf der anderen Seite ist doch zu sagen, dass diesen Bedenken mit den zukünftigen Massnahmen über die GVK und die bereits angenommenen Motionen über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den regionalen Verkehr Rechnung getragen werden soll.

Punkt 3: Auch bezüglich Sogwirkung sind sicher einige Bedenken am Platze. Wir müssen uns aber die Gegenfrage stellen: Was würde in dieser Region passieren, wenn dieses Projekt nicht kommt? Die Sogwirkung in diesen Gebieten ist auch heute vorhanden. Die Bevölkerungszunahme wäre so oder so in der weiteren Folge Tatsache. Also müssen wir uns sagen: Dieses Projekt wirkt dieser Entwicklung entgegen und trägt den kommenden Bedürfnissen – vor allem den verkehrstechnischen – voll Rechnung. Siedlungspolitische und raumplanerische Massnahmen sind – das hat Herr Herzog hervorgehoben – frühzeitig einzuleiten. Wir haben uns in diesem Sinne auch darüber orientieren lassen, dass gerade diese Regionen die Einzonung, die Reserve von Grünzonen usw. vorantreiben.

**Präsidentin:** Der Berichterstatter französischer Sprache verzichtet auf das Wort. Herr Bundesrat Schlumpf hat nun das Wort.

**Bundesrat Schlumpf:** Eintreten ist unbestritten geblieben. Ich danke Ihnen dafür. Ich kann mich deshalb – mit dem Dank an die Referenten – auf eine Stellungnahme zu aufgeworfenen Fragen beschränken.

Ich möchte insbesondere unterstreichen, was von verschiedenen Votanten – Herrn Bühler, Herrn Messmer, Herrn Herzog und anderen – gesagt wurde: Es handelt sich hier in der Tat um eine Vorlage, die ganz genau den GVK-Thesen, dem Gesamtverkehrskonzept, entspricht. Ich werde die konkrete Frage von Nationalrat Messmer dazu dann noch beantworten.

Nationalrat Ammann: Der Bundesrat teilt Ihre Sorge um die Erhaltung und Pflege der Randgebiete; das auch an die Adresse von Nationalrat Nussbaumer. Der Bundesrat ist bestrebt, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln den Auftrag von Artikel 22quater der Bundesverfassung – eine geordnete Besiedelung unseres Landes und eine zweckmässige Nutzung des verfügbaren Bodens sicherzustellen – zu erfüllen. Gerade zu diesem Zwecke hat er ja unter anderem das Bundesgesetz über die Raumplanung erlassen. Es ist im wesentlichen ein Koordinationsgesetz. Der Bundesrat wird auf diesem wie auf anderen Wegen – ich erinnere auch an Artikel 31bis Absatz 3 der Bundesverfassung: Förderung wirtschaftlich bedrohter Landesteile, Wirtschaftsgruppen – alles unternehmen, was geboten, möglich und verhältnismässig ist, um diese Postulate und diese Verfassungsaufträge zu erfüllen. Was hier getan werden soll, steht in keiner Art und Weise im Widerspruch dazu. Der Bund bzw. die SBB leisten keinerlei Beitrag an diesen regionalen Verkehrsträger, der neu geschaffen werden soll. Daran wird auch im Sinne der GVK-Prinzipien, wonach der Agglomerationsverkehr nicht zu den nationalen Aufgaben gehört, die SBB keinerlei Beitrag leisten. Die SBB leisten lediglich eine Abgeltung für ihr eigenes kommerzielles Interesse, und das ist gesetzlich folgendermassen geregelt: In Artikel 19 des SBB-Gesetzes heisst es, dass im Falle der Anlage neuer Linien der kommerzielle Wert, den die neue Linie erwarten lässt, ausgeglichen werden soll. Das und nur das tragen wir zur Finanzierung dieser Zürichberg-Linie bei.

Wollen Sie beachten, Nationalrat Loretan, dass in dieser Vorlage zweierlei Dinge behandelt werden. Einerseits der Bau der Zürichberg-Linie. Das ist neben der Stilllegung der Letten-Linie Gegenstand dieser Vorlage über den Bau der

Zürichberg-Linie. Sie haben vor allem Seite 22 der Botschaft erwähnt und dabei wohl übersehen, dass dort nicht die Vorlage für den Bau der Zürichberg-Linie behandelt wird, sondern das Betriebskonzept für den Betrieb der Zürcher S-Bahn-Linie. Das sind zweierlei Dinge. Gebaut wird – unter Abgeltung des kommerziellen Interesses der SBB – die Zürichberg-Linie, das sind etwa 11 Kilometer; diese wird ein Herzstück für den Betrieb dieser sogenannten S-Bahn. Und das, was unter Ziffer 4.1 dargestellt ist, ist das Betriebskonzept, das die SBB mit den Behördenorganisationen, insbesondere mit der Regierung des Kantons Zürich, ausgearbeitet hat. Das sind also zweierlei Dinge. Dieses Betriebskonzept hat die Bundesversammlung, und auch der Bundesrat, nicht zu behandeln. Immerhin wird dieses Betriebskonzept nur möglich gemacht durch dieses Herzstück, die Zürichberg-Linie.

Zurück zu den Fragen von Nationalrat Ammann, damit auch zu den Bedenken der Herren Herczog, Huggenberger und Landolt. Sie werfen zahlreiche Fragen auf, die bisher nicht beurteilt werden konnten, sondern erst im Zusammenhang mit der Detailprojektierung behandelt werden können. Bauherrin und Trägerin dieser Anlage sind die SBB, obwohl der Finanzierungsträger überwiegend (80 Prozent) der Kanton Zürich ist. Ich kann Ihnen zusichern, dass wir allen diesen Bedenken, die Sie vorgetragen haben – also weitestmögliche Rücksichtnahme auf Probleme des Denkmalschutzes, auch auf kirchliche Bauten, Umweltprobleme usw. –, Rechnung tragen werden.

Es gibt ein ordentliches Verfahren. Die SBB können nicht einfach zusammen mit der Regierung des Kantons Zürich mit der Realisierung beginnen. Dieses Verfahren richtet sich nach den eisenbahngesetzlichen Bestimmungen, die Ihnen bekannt sind, weil wir sie ja gerade kürzlich zu revidieren und im Parlament zu behandeln hatten. Für alle Betroffenen gibt es entsprechende Mitwirkungsrechte. Die Frage der Stationen Seilergraben und Stadelhofen und die anderen Probleme, die insbesondere Nationalrat Landolt beschäftigen, merken wir uns vor. Wir, die SBB, die zuständigen Projektierungsfachleute, werden uns zusammen mit den Behörden des Kantons Zürich diesen Problemen mit aller Umsicht und Gewissenhaftigkeit annehmen. Das kann ich Ihnen zusichern.

Die Berücksichtigung der einheimischen Industrie, Nationalrat Huggenberger, ist ein Anliegen, das die SBB allgemein verfolgen, wobei «einheimisch» natürlich meistens den regionalen Bereich etwas übersteigt.

Nationalrat Künzi, ich kann Ihnen Dank erwidern, zurückgeben. Die Behörden, insbesondere die Regierung des Kantons Zürich, auch der Souverän, vor allem aber Herr Künzi persönlich, verdienen unsere Anerkennung für diese Pionierleistung. Es ist ein Modell für die Lösung von Verkehrsproblemen in Agglomerationen, für eine Entflechtung und Entlastung durch vermehrten und verbesserten Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel. Das hat der Kanton Zürich möglich gemacht durch seine Beitragsleistung, die lediglich reduziert wird nach dem eigenen Interesse der SBB. Eine höhere Beitragsleistung, Herr Künzi, wäre aus gesetzlichen Gründen (Art. 19 SBB-Gesetz) nicht möglich gewesen. Wir haben Ihnen immerhin zugesichert: Wenn aufgrund einer neuen Rechtslage im Zuge der künftigen Gesetzgebung andere Beitragsleistungen des Bundes in Betracht fallen sollten, so wird auch der Kanton Zürich während einer bestimmten Frist davon Nutzen ziehen.

Nationalrat Loretan: Zum Betriebskonzept für diese Zürcher S-Bahn-Linie habe ich mich geäußert. Nationalrat Künzi hat Ihnen bereits geantwortet in bezug auf die Frage des Einbezugs der angrenzenden Kantone und in bezug auf das, was weiter geschehen soll. Selbstverständlich ist es auch eine ganz elementare Aufgabe der SBB, mit den betroffenen Regionen, ihren Behörden, insbesondere auf kantonaler Ebene Kontakt aufzunehmen und alle Fragen zu besprechen, die in diesen Interessenbereich fallen. Ob es angezeigt wäre, die denkbaren Auswirkungen untersuchen zu lassen, die sich aus dieser Entflechtung für die Agglomeration Zürich ergeben, das möchte ich offenlassen. In der Tat

ist das natürlich – Herr Ammann hat sich auch damit beschäftigt, neben anderen Votanten – eine Attraktivitätsverbesserung, wenn durch derartige Neuanlagen Verkehrsüberlastungen aufgehoben werden. Es dürfte aber nicht einfach sein, die Auswirkungen zu quantifizieren, die sich aus einer solchen Erhöhung der Verkehrsgunst eines regionalen Raumes ergeben. Wir wollen die Frage prüfen, ob da allenfalls auch für die Zukunft Erkenntnisse zu gewinnen wären.

Nun hat Nationalrat Messmer noch die «geheimnisumwitterte» GVK ins Gespräch gebracht. Die GVK-Botschaft wurde dem Bundesrat von unserem Departement im Juli 1981 unterbreitet. Sie konnte nicht behandelt werden, nicht deswegen, weil der Bundesrat nicht wollte, sondern weil inzwischen die Treibstoffzollneuordnung vorgezogen werden musste, und zwar im Hinblick auf das Auslaufen der bis Ende 1983 geltenden Ordnung. Es wäre nun sicher nicht richtig gewesen, wenn der Bundesrat für den gleichen Bereich zwei unter sich nicht koordinierte Vorlagen dem Parlament vorgelegt hätte. Nachdem aber der Bundesrat die Treibstoffzollvorlage in diesem Frühjahr dann bereinigen und Ihrem Parlament unterbreiten konnte, war auch die Voraussetzung gegeben, um die Koordination mit der GVK-Botschaft vorzunehmen. Das ist inzwischen geschehen. Die überarbeitete und mit der Treibstoffzollvorlage voll koordinierte GVK-Botschaft befindet sich gegenwärtig im Mitberichtsverfahren. Sie wird in nächster Zeit vom Bundesrat abschliessend behandelt und dann ebenfalls der Bundesversammlung zugeleitet werden.

Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie es durch Ihre Zustimmung zur Vorlage möglich machen, in einem regionalen Raum einen Teil von dem vorweg zu verwirklichen, was wir mit der GVK dann gesamtschweizerisch anstreben wollen, nämlich eine koordinierte Verkehrspolitik, eine Entlastung der Strasse durch Förderung des öffentlichen Verkehrs. Genau das ist das Ziel, das man mit dem Bau der Zürichberg-Linie erreichen will.

Ich bitte Sie um Zustimmung.

## A

### **Bundesbeschluss über den Bau der Zürichberg-Linie Arrêté fédéral sur la construction de la ligne du Zurichberg**

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1–4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titre et préambule, art. 1–4**

*Proposition de la commission*

*Adhérer à la décision du Conseil des Etats*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 119 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

**B****Bundesbeschluss über die endgültige Stilllegung der Linie Zürich HB–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen der Schweizerischen Bundesbahnen****Arrêté fédéral concernant la fermeture définitive de la ligne Gare principale de Zurich–Zürich Letten–Zürich Stadelhofen des Chemins de fer fédéraux***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière**Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1 und 2***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1 et 2***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Beschlusssentwurfes 109 Stimmen  
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

82.015

**Bundesverwaltung. Neugliederung****Administration fédérale. Nouvelle organisation**Botschaft, Beschluss- und Gesetzentwurf vom 24. Februar 1982  
(BBl I, 1165)

Message, projet de loi et d'arrêté du 24 février 1982 (FF I, 1173)

*Antrag der Kommission**Mehrheit*

Eintreten

*Minderheit*

(Müller-Balsthal, Akeret, Baechtold, Humbel, Jeanneret, Schüle, Ziegler-Genf)

Rückweisung an den Bundesrat zur Neuüberprüfung

*Proposition de la commission**Majorité*

Entrer en matière

*Minorité*

(Müller-Balsthal, Akeret, Baechtold, Humbel, Jeanneret, Schüle, Ziegler-Genève)

Renvoi au Conseil fédéral pour nouvel examen

**Alder**, Berichterstatter: Beim Geschäft, das wir heute beraten, handelt es sich um eine relativ trockene Materie. Erwarten Sie daher von Ihrem Kommissionspräsidenten keine fulminante Ansprache. Wir haben die Beratung dieses Geschäftes bereits bei der Genehmigung des Verwaltungsorganisationsgesetzes im Jahre 1978 vorprogrammiert. Im Rahmen eines eher etwas mühsam verlaufenen Differenzbereinigungsverfahrens bestimmten wir nämlich damals, dass die Zuweisung der in Artikel 58 des Gesetzes aufgezählten Ämter an die einzelnen Departemente zwar vom Bundesrat vorzunehmen sei, jedoch der Genehmigung

durch die Bundesversammlung bedürfe. Dasselbe gilt für die sogenannte Gruppenbildung, d. h. die Zusammenfassung von Bundesämtern in einem Departement (typisches Beispiel hierfür etwa die Gruppe für Rüstungsdienste oder die Gruppe für Generalstabsdienste im EMD). Mit der Botschaft vom 24. Februar 1982 legt uns der Bundesrat nun einen Bundesbeschluss vor, mit dem wir die von ihm mit einer Verordnung vom gleichen Tag vorgenommene Zuweisung von Ämtern an die Departemente genehmigen sollen. Dieser Bundesbeschluss hat allgemeinverbindlichen Charakter. Er untersteht jedoch nach Massgabe von Artikel 60 Absatz 2 des Verwaltungsorganisationsgesetzes nicht dem Referendum.

Wir haben zum Zeitpunkt, als wir das Verwaltungsorganisationsgesetz (VwOG) genehmigten, den Bundesrat ermächtigt, «die bisherige organisatorische Gliederung der Bundesverwaltung bis längstens vier Jahre nach der Schlussabstimmung über das Verwaltungsorganisationsgesetz hinaus beizubehalten» (Art. 73 Abs. 3 VwOG). Diese Schlussabstimmung fand am 19. September 1978 statt; heute zählen wir den 6. Oktober 1982. Daraus ersehen Sie, dass die Frist von vier Jahren, welche die Bundesversammlung dem Bundesrat für den Abschluss der Reorganisation gesetzt hat, nicht eingehalten werden kann. Zum einen erschien die Botschaft mit Datum vom 24. Februar 1982 reichlich knapp vor Ablauf des Termins, und zum andern musste die Behandlung des Geschäfts anderer Vorlagen wegen von der Traktandenliste der Sommersession unseres Rates abgesetzt werden.

Ihre Kommission hat die Botschaft am 14. Mai dieses Jahres beraten und sich bereits damals mit diesem zeitlichen Teilaspekt der Vorlage befasst. Ich nehme ihn vorweg: Wie Sie der Botschaft entnehmen konnten, schlägt der Bundesrat vor, ihn durch eine Änderung von Artikel 73 Absatz 3 VwOG zu ermächtigen, die bisherige organisatorische Gliederung der Bundesverwaltung nun bis längstens zum 1. Januar 1984 beizubehalten, mit anderen Worten, der Bundesrat möchte die uns zur Genehmigung unterbreitete Ämterzuweisung auf Jahresbeginn 1984 in Kraft setzen. Wir fragten uns in der Kommission, ob wir die Verlängerung der geltenden Ordnung vorweg verabschieden und in Anbetracht der Zeitknappheit die Frist sogar bis zum 1. Januar 1985 verlängern sollten. Im Laufe der Beratungen kamen wir jedoch zum Schluss, dass diesem Fristproblem keine zentrale Bedeutung zukommt. Wir empfehlen Ihnen einstimmig, bei 3 Enthaltungen, Zustimmung zu der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderung von Artikel 73 Absatz 3 des Verwaltungsorganisationsgesetzes mit der Folge, dass die Neugliederung der Bundesverwaltung per Anfang 1984 in Kraft treten kann.

Nun zur Substanz der Vorlage: Wie Sie der Botschaft entnehmen können, schlägt der Bundesrat die Verschiebung von fünf Ämtern vor: Die Verschiebung des Bundesamtes für Militärversicherung vom EMD zum Departement des Innern, die Verschiebung der Eidgenössischen Turn- und Sportschule ebenfalls vom EMD zum Departement des Innern, die Verschiebung der Eidgenössischen Getreideverwaltung vom Finanzdepartement zum Volkswirtschaftsdepartement, die Verschiebung des Eidgenössischen Amtes für Messwesen vom Finanzdepartement zum Justiz- und Polizeidepartement und schliesslich die Verschiebung des Bundesamtes für Strassenbau vom Departement des Innern zum Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Bezüglich der Gruppenbildung soll es dagegen beim bisherigen Zustand bleiben; d. h. Beibehaltung der drei bekannten Gruppen für Generalstabsdienste, für Ausbildungs- und für Rüstungsdienste innerhalb des EMD, Verzicht also auf die Bildung weiterer Gruppen in andern Departementen, wobei hierfür vor allem Personal- und Kostengründe ausschlaggebend sind.

Bei der Gesamtzahl von Bundesämtern und Diensten, wie sie in Artikel 58 des Gesetzes aufgezählt sind – es handelt sich um gegen 70 Einheiten –, fällt die Vorlage des Bundesrates quantitativ sicher bescheiden aus. Der Grund ist darin zu sehen, dass bei der Zuweisung von Ämtern in erster

## **Zürichberg-Linie (S-Bahn-Zürich)**

### **Ligne du Zurichberg (réseau express régional)**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.014
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1982 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1362-1371
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 792

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