

weil mit dem Baubeginn bekanntlich zugewartet werden muss, bis die Beitragszusicherung vorliegt. Ziel meines Vorstosses diesbezüglich ist es, die umfangreichen Genehmigungs- und Subventionsverfahren zu straffen, zu vereinfachen und den Kantonen auch auf diesem Gebiet mehr Selbständigkeit zu gewähren. Es muss indessen in diesem Bereich der Bauaktivität eine Unterscheidung, eine Abgrenzung vorgenommen werden. Soweit Gebäude des sogenannten luftfahrttechnischen Bereiches betroffen werden, sind die Aufsichtsrechte des Bundes, also die bisherigen Normierungen, beizubehalten. Hier geht es grossenteils um die Verwirklichung internationaler Vorschriften betreffend Flugsicherheit, Funkverkehr usw., deren Überprüfung nach wie vor uneingeschränkt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt belassen werden soll. Das ist zweckmässig, das ist richtig. Demgegenüber ist es aber nun erforderlich, die Genehmigungs- und Meldeverfahren im Bereich der Dienstleistungsgebäude (also meinerseits bei den landesseitigen Bauten) zu vereinfachen und unnötige Zeitverluste und Umtriebe zu vermeiden. Im Bereich des Flughafenbetriebes stehen dem Bund umfassende Aufsichtsbefugnisse zu. Diese sind nach wie vor gerechtfertigt, soweit die Flugsicherheit an sich oder Vorschriften – beispielsweise zur Lärmbekämpfung – tangiert werden. Soweit jedoch untergeordnete Betriebsreglemente oder zum Beispiel auch die Wahl und Anstellung von kantonalem Personal bei unseren Flughäfen in Frage stehen, sind meines Erachtens die Genehmigungs- und Meldepflichten abzubauen, und den Flughafenhaltern ist auch hier mehr Selbständigkeit einzuräumen. – Soweit einige Beispiele, sie könnten vermehrt werden.

Ich bin überzeugt, dass solche Neuregelungen, solche Neuabgrenzungen im Interesse aller Flughafenkantone liegen, die auch zweifellos in der Lage sind, ohne derartige umfassende Interventionen und Kompetenzen der Bundesbehörden, wie sie heute bestehen, einen sicheren und einen wirtschaftlichen Flughafenbetrieb sicherzustellen. Gleichzeitig würde durch eine Verminderung des administrativen Aufwandes ein Beitrag zu Einsparungen im Personalbereich des Bundes geleistet. Die anvisierten Neuregelungen wären im Rahmen der angekündigten Totalrevision des Luftfahrtgesetzes anzustreben, die dem Parlament – gemäss einem Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom Januar 1980 – im Jahre 1983 vorgelegt werden soll.

Ich ersuche den Bundesrat, den Vorstoss zu übernehmen, und Sie um entsprechende Überweisung.

**Bundesrat Schlumpf:** Die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes, die Ständerat Stucki erwähnt, ist in vollem Gange. Der Entwurf für ein neues Luftfahrtgesetz liegt vor, er befindet sich jetzt in Behandlung bei der eidgenössischen Luftfahrtkommission und im verwaltungsinternen Vernehmlassungsverfahren; anschliessend folgt das verwaltungsexterne Vernehmlassungsverfahren. In diesem Zusammenhang werden selbstverständlich auch die Flughafenkantone mit den anderen Kantonen Gelegenheit erhalten, ihre Vorschläge zu machen und ihre Interessen wahrzunehmen (übrigens sind die Flughafenkantone auch bereits in der eidgenössischen Luftfahrtkommission vertreten). Der Bundesrat wird bei der weiteren Bearbeitung des Revisionsentwurfes dem Anliegen des Herrn Motionärs Rechnung tragen, soweit das nicht bei der Ausarbeitung des Entwurfs bereits geschehen ist. In bezug auf die Flugplatzgebühren ist zu sagen, dass die Kompetenz für die Festsetzung heute schon bei den Flughafenhaltern liegt; das Amt für Zivilluftfahrt hat lediglich eine Genehmigung der Gebührensatzungen der Halter vorzunehmen. Ob hier eine weitere «Kantonalisierung», also ein Verzicht auf eine Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt, zweckmässig wäre, wollen wir prüfen.

Bei der Mitfinanzierung von Bauten ist es in der Tat so, wie Ständerat Stucki gesagt hat, dass gerade in Jahren mit relativ hohen Teuerungsraten die Subventionen, die dann letzten Endes nach dem langwierigen Verfahren ausgerichtet wurden, für die Empfänger vielfach nicht viel mehr brachten als einen Ausgleich der inzwischen eingetretenen Bauteue-

rung. Dem haben wir Rechnung getragen mit der Sammelbotschaft für die drei Flughäfen Basel, Genf und Zürich, wobei aus Ihnen bekannten Gründen die Ansätze für die Subventionierungen wesentlich reduziert werden mussten. Ich bin aber durchaus mit Herrn Stucki der Meinung, dass trotz dieses neuen Vorgehens mit einer Sammelbotschaft alle möglichen Vereinfachungen im Verfahren um die Zusprechung von Subventionen an Bauvorhaben bei Flughäfen angestrebt und verwirklicht werden müssen, aus Gründen einer sinnvollen Aufgabenteilung und insbesondere einer rationellen Abwicklung mit entsprechenden personellen Konsequenzen. Es ist auch richtig, dass sich im betrieblichen Bereich die Mitwirkung des Bundes – und damit auch der Erlass von Vorschriften – auf das beschränken soll, was im Hinblick auf die Sicherheitsanforderungen notwendig ist, und dass wir nicht darüber hinaus einem gesetzgeberischen Perfektionismus verfallen dürfen. Diesen Gesichtspunkten wollten wir schon bei den departementsinternen Arbeiten für diesen Gesetzesentwurf Rechnung tragen. Wir werden die Überlegungen des Herrn Motionärs auch bei der weiteren Bearbeitung in Betracht ziehen und ihnen soweit als möglich Rechnung tragen. Die eidgenössischen Räte – Ständerat und Nationalrat – werden, wenn alles planmässig verläuft, diese Vorlage im kommenden Jahr zur Beratung erhalten.

Im Hinblick darauf, dass diese Totalrevision bereits im Gange ist, möchte Ihnen der Bundesrat vorschlagen – und er ersucht um die Zustimmung des Herrn Motionärs –, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, damit im Zuge der Totalrevision den vorgebrachten Begehren soweit als möglich Rechnung getragen werden kann.

**Stucki:** Aufgrund der Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf und auch aufgrund des Hinweises, dass nun die Arbeiten in vollem Gange sind und dass wir diese Vorlage wahrscheinlich nächstes Jahr bekommen werden, kann ich mich mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden erklären.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

82.464

## Postulat Genoud

### Eisenbahnlinie Basel–Biel–Lausanne–Simplon Transversale ferroviaire Bâle–Bienne–Lausanne–Simplon

#### *Wortlaut des Postulates vom 24. Juni 1982*

Der höchste Punkt der Eisenbahnstrecke Basel–Biel–Lausanne–Simplon liegt auf 705 Meter. Andererseits nimmt der Energieverbrauch mit der zu überwindenden Steigung erheblich zu.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, untersuchen zu lassen:

- wie gross die optimale Aufnahmefähigkeit dieser Strecke für den internationalen Güterverkehr ist;
- welche Tarifänderungen notwendig sind, damit diese Verkehrsführung möglich wird und die Rentabilität trotzdem so weit gesichert ist, dass der äusserst kostspielige Bau neuer Strecken möglichst lange hinausgeschoben werden kann.

#### *Texte du postulat du 24 juin 1982*

La transversale ferroviaire Bâle–Bienne–Lausanne–Simplon culmine à 705 mètres d'altitude. La consommation d'énergie augmente considérablement avec l'importance des rampes à franchir. Aussi, le Conseil fédéral est invité à procéder à une étude relative

- à la capacité optimale de cette liaison pour le trafic international des marchandises;
- aux aménagements tarifaires nécessaires pour permettre ce courant de trafic tout en assurant une rentabilité permettant de différer le plus longtemps possible la construction très coûteuse de nouvelles lignes ferroviaires.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aubert, Debétaz, Guntern, Meylan, Piller, Reymond, Schaffter (7)

**M. Genoud:** Le 24 juin dernier, j'ai déposé un postulat demandant au Conseil fédéral une étude relative à la détermination de la capacité optimale de la liaison ferroviaire Bâle–Bienne–Lausanne–Simplon et aux aménagements tarifaires nécessaires pour permettre ce courant de trafic, tout en assurant une rentabilité économique conduisant à mieux utiliser la possibilité offerte et différer le plus longtemps possible la construction très coûteuse d'une nouvelle ligne ferroviaire et d'un nouveau tunnel transalpin.

Il convient d'abord de souligner le taux peu élevé d'occupation des lignes du pied du Jura et du Simplon, malgré les conditions relativement favorables qu'elles présentent. En effet, si l'on prend en comparaison cette liaison via Olten, on découvre que la différence d'altitude par rapport à Bâle n'est que de 428 mètres au maximum alors qu'elle est de 963 mètres pour le Lötschberg et que pour le Gothard et le Ceneri cumulés, elle atteint 1116 mètres. Pour le parcours du Lötschberg, la comparaison devrait également porter sur la très sensible différence des rayons de courbes qui jouent un rôle considérable pour la traction des convois. Bien sûr, la comparaison doit aussi porter sur la distance kilométrique entre Bâle et la frontière italienne, respectivement à Chiasso et à Iselle-Transit; elle est de 313 kilomètres de Bâle à Chiasso par le Gothard et de Bâle à Iselle-Transit, elle est de 280 kilomètres par le Lötschberg et de 354 kilomètres par Lausanne.

Le premier problème posé est donc de savoir si les avantages de faibles dénivellations et de grands rayons de courbes compensent les différences de kilomètres à parcourir. Cette question mérite un examen nouveau face aux problèmes d'approvisionnement et de coût de l'énergie. J'ai obtenu aussi le renseignement qu'un wagon complet de 25 tonnes de la classe de tarif 2 est taxé 1002 fr. 50 de Bâle à Iselle via le Lötschberg, 1062 fr. 50 de Bâle à Chiasso via le Gothard et 1122 fr. 50 de Bâle à Iselle via Olten–Bienne–Lausanne. J'en déduis que pour la fixation du tarif, on en reste au seul rapport de la distance kilométrique, sans prendre en considération les difficultés et les exigences du parcours. Si cette façon de calculer peut se comprendre pour le trafic des voyageurs, elle me semble peu satisfaisante pour une politique économique de grands transports de marchandises. Je serais intéressé par le calcul du prix de revient de l'acheminement du même wagon sur les parcours à comparer, à la lumière de tous les éléments de prix de revient à prendre en considération. L'étude devrait également porter sur l'optimalisation de la capacité de la ligne Bâle–Lausanne–Simplon, après l'élimination du dernier tronçon en simple voie de la ligne du Simplon sur les quelques kilomètres restant entre Salgesch et Leuk–Susten.

Un autre problème est celui de l'aménagement de la variante entre Bâle et Bienne par Delémont et Moutier afin de soulager la très forte charge de la région d'Olten. Je tiens à souligner que ma demande ne s'en prend en aucune manière aux problèmes de planification en cours mais, à long terme, à une nouvelle transversale ferroviaire par le Gothard ou le Splügen. Toutefois, les estimations de coûts parues dans la presse – on a avancé les chiffres de 10 à 16 milliards de francs – laissent entendre que ces réalisations ne sont pas imminentes, c'est le moins que l'on puisse dire. En attendant, il est raisonnable, à mon avis, d'utiliser ce que l'on a en y apportant des améliorations d'incidence financière minime par rapport aux grands projets qu'on nourrit. Il convient même de chercher la meilleure utilisation de ce qui existe. A ce sujet, je rappelle que mon canton, comme d'autres cantons de la Suisse romande, a demandé que l'on

assure une pleine utilisation de la ligne du Simplon avant de s'engager dans de nouvelles constructions. Les études que je demande n'ont pas d'autre but que de mieux connaître les capacités techniques et économiques de ce dont nous disposons.

Je remercie M. le conseiller fédéral d'avoir permis le développement du postulat dans un délai très court et je le remercie également, par avance, des assurances qu'il voudra bien m'apporter.

**Bundesrat Schlumpf:** Der Bundesrat kann sich der grundsätzlichen Überlegung von Ständerat Genoud durchaus anschliessen, dass die Auslastung bestehender Infrastrukturen, gerade auch bei den Schienen, Vorrang hat vor aufwendigen Neuerschliessungen. Deshalb ist der Bundesrat auch bereit, das Postulat von Herrn Genoud entgegenzunehmen.

Die aktuelle Situation ist folgende. Die Lötschbergbahn wird etwa in sechs Jahren, im Laufe des Jahres 1988, durchgehend auf Doppelspur ausgebaut sein. Es sind auch weitere Leistungssteigerungen auf der Achse Lötschberg–Simplon bereits im Gange oder mindestens gültig beschlossen. Wenn der Lötschberg auf Doppelspur ausgebaut ist, wird er eine Kapazität von etwa 12 Millionen Gütertonnen jährlich aufweisen gegenüber gegenwärtig etwa 4 Millionen Tonnen. Damit wird die Lötschberg–Simplon-Achse hinsichtlich Kapazität ungefähr gleichwertig der Gotthardbahn, die auch etwa 12 Millionen Güterkapazität besitzt. Mit dem ausgebauten Lötschberg werden für den alpenquerenden Güterverkehr insgesamt, auf beiden Achsen, etwa 24 bis 25 Millionen Gütertonnen jährlich aufgenommen werden können gegenüber heute etwa 16 Millionen Tonnen auf beiden Achsen.

Von diesen rund 24 bis 25 Millionen Gütertonnen entfallen etwa 70 Prozent auf den internationalen Transitverkehr, die restlichen 30 Prozent auf den Binnenverkehr. Der internationale Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien auf den Alpentransitlinien, also heutiger Lötschberg–Simplon und heutiger Gotthard, betrug im letzten Jahr etwa 10,5 Millionen Tonnen. Gemäss Modellrechnungen, wie sie der GVK zugrunde gelegt wurden, dürften diese Kapazitäten mindestens bis zum Jahre 2000 ausreichen, wenn der Lötschberg einmal ausgebaut ist, also mit einer Steigerung um etwa 8 Millionen Jahrestonnen.

Solange die zweigleisig ausgebaute Lötschbergbahn nicht voll ausgelastet sein wird, und das dürfte im Hinblick auf die sprunghafte Steigerung der Kapazität während längerer Zeit der Fall sein, wird es für die SBB nicht zweckmässig sein, Transitgüterzüge über Lausanne zu führen, weil die Betriebskosten wesentlich höher wären, da die Umfahrstrecke über Lausanne gegenüber der Direktverbindung durch den Lötschberg etwa 135 Kilometer länger ist. Eine volle Auslastung der Lötschberglinie kann im Abschnitt zwischen Olten und Biel zu einer starken Belastung der Jurafusslinie führen. Die Jurafusslinie kommt als Zubringer zum Lötschberg in Frage und wird auch realisiert werden müssen, wenn es nicht gelingen sollte, die direkte Lötschbergzufahrt Olten–Bern leistungsfähiger zu gestalten. Sie wissen, dass dieses Teilstück der NHT, der neuen Haupttransversale von Westen nach Osten gemäss GVK-Konzept, zwischen Olten und Bern sehr umstritten ist und gegenwärtig in den betroffenen Regionen und Kantonen in Diskussion steht.

Wenn also eine Realisierung dieser Verstärkung Olten–Bern als direkter Zubringer für den Lötschberg nicht oder nicht zeitgerecht möglich sein sollte, dann wird die Jurafusslinie zwangsläufig ausgebaut werden müssen, um die zusätzlichen Tonnagen aufzunehmen und dem Lötschberg zuzuführen, solange dieser nach dem Ausbau aufnahmefähig sein wird.

Die Ausweichstrecke Basel–Delsberg–Biel ist betrieblich weniger günstig und könnte nur mit grossen Investitionen wesentlich leistungsfähiger gestaltet werden.

Es ist eine fundamentale Aufgabe der SBB, den Verkehr über die verschiedenen zur Verfügung stehenden Zufahrts-

stecken möglichst wirtschaftlich zu gestalten. Dazu ist die SBB übrigens nach Gesetz verpflichtet. Artikel 3 des SBB-Gesetzes sagt, dass die Unternehmung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben ist, soweit nicht gemeinwirtschaftliche Leistungen in Frage stehen, die abgeboten werden müssen. Wenn in einer weiteren Zukunft ein bedeutender Transitgüterverkehr über die Linie Basel–Lausanne–Brig zu führen sein sollte, müssten selbstverständlich alle Möglichkeiten einer weiteren Leistungssteigerung auf der Strecke ab Brig, der Simplonlinie, untersucht und auch ausgeschöpft werden.

Im Hinblick auf alle diese Fragen betreffend Alpentransversalen, insbesondere auch die Variantenfrage Gotthardbasis- oder Splügenbahn, und mit Blick auf die in etwa sechs Jahren eintretende wesentliche Kapazitätssteigerung am Lötschberg, haben wir departemental schon vor geraumer Zeit eine Gesamtprüfung, insbesondere auch der Kosten-Nutzen-Gesichtspunkte, in die Wege geleitet. Es geht um bedeutende Fragen für die Zukunft des Transitverkehrs in der Schweiz, insbesondere auf der Schiene.

Darf ich noch einmal die Grössenordnungen nennen: Wir transportieren heute über die Schiene – Lötschberg–Simplon und Gotthard – etwa 10,5 Millionen Transitgütertonnen jährlich. Wir steigern die Kapazität, wenn die Lötschberglinie zweigleisig ausgebaut ist, also in etwa sechs Jahren, auf etwa 18 Millionen Gütertonnen. Eine Neuanlage, ob Gotthardbasis oder Splügen, würde noch einmal eine Verdoppelung der Kapazität bringen. Es stehen nach den generellen Projektstudien, die vorliegen, Kapazitäten von etwa 25 Millionen Gütertonnen in Frage. Damit soll nicht Stellung bezogen, das wäre verfrüht, sondern nur gesagt werden, dass man zuerst einmal alle vorhandenen Infrastrukturen durch mögliche Ausbauten auslasten soll, bevor wesentliche und aufwendige Neuanlagen getätigt werden. Die Überlegungen des Postulanten, Herrn Genoud, sind auch die Meinung des Bundesrates, weshalb wir das Postulat entgegennehmen können. Der Bundesrat wird den eidgenössischen Räten in absehbarer Zeit über diesen Fragenkomplex Bericht erstatten.

*Überwiesen – Transmis*

*Schluss der Sitzung um 9.00 Uhr*

*La séance est levée à 9 h*

## Neunte Sitzung – Neuvième séance

**Dienstag, 5. Oktober 1982, Nachmittag**

**Mardi 5 octobre 1982, après-midi**

18.15 h

*Vorsitz – Présidence: M. Dreyer*

82.012

### Truppenordnung. Änderung Organisation des troupes. Révision

Siehe Seite 212 hiervor – Voir page 212 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 29. September 1982

Décision du Conseil national du 29 septembre

*Differenzen – Divergences*

#### Ziff. III Abs. 2

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Ch. III al. 2

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Baumberger**, Berichterstatter: Es handelt sich hier nicht um eine eigentliche Differenz; wir haben es offensichtlich bei der Beratung dieser Vorlage unterlassen, das Inkrafttreten zu beschliessen. In Übereinstimmung mit dem Beschluss des Nationalrates beantrage ich Ihnen, Ziffer III Absatz 2 gleich zu formulieren, und zwar: «Es tritt am 1. Januar 1983 in Kraft.»

*Angenommen – Adopté*

82.015

### Bundesverwaltung. Neugliederung (II. VwOG) Administration fédérale. Nouvelle organisation (II<sup>e</sup> LOA)

Botschaft, Beschluss- und Gesetzentwurf vom 24. Februar 1982 (BBI I, 1165)

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

Beschluss des Nationalrates vom 6. Oktober 1982

Décision du Conseil national du 6 octobre 1982

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Steiner**, Berichterstatter: Mit Botschaft vom 24. Februar 1982 hat uns der Bundesrat zwei Anträge unterbreitet: Erstens den Bundesbeschluss über die Neugliederung der Bundesverwaltung, welcher die Verschiebung von fünf Bun-

## **Postulat Genoud Eisenbahnlinie Basel-Biel-Lausanne-Simplon**

## **Postulat Genoud Transversale ferroviaire Bâle-Bienne-Lausanne-Simplon**

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.464
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	495-497
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 956

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.