

ermässigten Taxe auf alle gemeinnützigen Institutionen ausgedehnt, was heute nicht der Fall ist; der ermässigte Tarif beschränkte sich bisher auf die gesamtschweizerisch oder auf kantonaler Ebene tätigen Organisationen.

Der Bundesrat weiss die Tätigkeit der gemeinnützigen Institutionen zu schätzen, und er ist ihnen dafür dankbar. Mit Rücksicht auf die auch nach der vorgesehenen Taxerhöhung knappe Kostendeckung der Sendungen ohne Adresse sah er sich aber ausserstande, auf eine Anpassung der Taxe für Drucksachen ohne Adresse zu Lasten gemeinnütziger Organisationen zu verzichten. Der Bundesrat ist überzeugt, mit der massvollen Erhöhung der Tarife die besondere Situation der gemeinnützigen Institutionen berücksichtigt zu haben.

**Le président:** L'auteur de l'interpellation est satisfait.

83.551

### Interpellation Künzi Gotthardzufahrt von Zürich Ligne CFF Zurich-Gothard

*Wortlaut der Interpellation vom 19. September 1983*

Auf der wichtigen SBB-Zufahrtslinie von Zürich zum Gotthard verkehren die Schnellzüge heute mit Reisegeschwindigkeiten, die weit unter jenen anderer Linien liegen und mit dem Individualverkehr längst nicht mehr konkurrieren können. Diese unhaltbare Situation muss so rasch wie möglich korrigiert werden. Ich ersuche deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Möglichkeiten bestehen auf den vorhandenen Anlagen der Gotthardzufahrt von Zürich her, um die Reisezeit zu verkürzen?
2. Wann ist mit entsprechenden Fahrplanverbesserungen zu rechnen?
3. Welche baulichen Massnahmen sind nötig, um die Reisedurchschnittsgeschwindigkeit zwischen Zürich und Arth-Goldau auf mindestens 80 Stundenkilometer zu erhöhen?
4. Wie ist der Ausbau der Gotthardzufahrt im Investitionsprogramm der SBB berücksichtigt?

*Texte de l'interpellation du 19 septembre 1983*

Les trains directs circulant actuellement sur l'importante ligne CFF Zurich-Saint-Gothard roulent à des vitesses très inférieures à celles qui sont enregistrées sur d'autres lignes et qui, depuis longtemps, ne permettent plus de concurrencer le trafic individuel. Il s'agit d'améliorer sans tarder cette situation intenable. Je prie en conséquence le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles sont les possibilités d'abrèger la durée du voyage sur les installations actuelles de la ligne Zurich-Saint-Gothard?
2. Pour quelle date peut-on s'attendre aux améliorations nécessaires de l'horaire?
3. Quelles sont les mesures nécessaires en matière de construction pour qu'on puisse élever à 80 kilomètres par heure au moins la vitesse moyenne des trains entre Zurich et Arth-Goldau?
4. Dans quelle mesure le programme d'investissement des CFF tient-il compte de l'aménagement de la ligne d'accès au Saint-Gothard?

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

In wenigen Jahren wird die Gotthard-Autobahn zwischen Luzern und Bellinzona durchgehend befahrbar sein, während die Eisenbahn auf der gleichen Strecke nach wie vor

der Route von 1882 folgt und dabei eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von nicht einmal 80 Stundenkilometern erreicht.

Nachdem der Bundesrat den Vorentscheid über die Linienführung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale auf unbestimmte Zeit verschoben hat, werden für die Bahn die technischen Randbedingungen zwischen Arth-Goldau und Biasca auf Jahrzehnte hinaus unverändert bleiben. Auf diesem Abschnitt wird es darum schwerfallen, die schwache Konkurrenzstellung der Bahn in absehbarer Zukunft spürbar zu verbessern. Um so wichtiger ist es darum, dass wenigstens auf den Zufahrtsstrecken konkurrenzfähige Reisezeiten erreicht werden. Dies ist zwischen Arth-Goldau und Zürich bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Intercityzüge von nur 64 Stundenkilometern in keiner Weise gewährleistet. Wenn das Verkehrspotential des Reiseverkehrs auf der Gotthardlinie nicht vollständig ausgehöhlt werden soll, muss die Zufahrt von Zürich her dringend verbessert werden.

*Schriftliche Antwort des Bundesrates*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

1. Rekonstruktionsarbeiten im Albis- und im Zimmerberg-tunnel, Gleisumbauten im Vorbahnhof Zürich und Verbesserungen der Gleisgeometrie zwischen Zug und Arth-Goldau werden zu Reisezeitverkürzungen auf der Strecke Zürich-Arth-Goldau von ungefähr drei Minuten führen.
2. Die Ausführung der genannten Arbeiten ist teilweise von anderen Bauvorhaben abhängig. Ein besonderes Problem bildet auch die begrenzte Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Zug. Die oben erwähnte Fahrzeitverkürzung wird daher erst in etwa acht bis zehn Jahren erreicht werden können. Aus betrieblichen Gründen werden sich gewisse Reisezeitverkürzungen auf der eigentlichen Gotthardstrecke indes schon auf den Fahrplanwechsel 1985 ergeben. Die SBB beabsichtigen nämlich, die wegen der intensiven Bauarbeiten bisher einkalkulierten Fahrzeitzuschläge um fünf bis sieben Minuten zu verringern.
3. Um für die Strecke Zürich-Arth-Goldau eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von wenigstens 80 Stundenkilometern zu erreichen, wären die folgenden baulichen Massnahmen notwendig:
  - Trassekorrektur zwischen Wollishofen und Thalwil,
  - neuer, rund 6,5 Kilometer langer Zimmerberg/Albistunnel zwischen Horgen und Littli,
  - neuer, rund 7,5 Kilometer langer Tunnel zwischen Zug und Walchwil (allenfalls in zwei Teilen und dazwischen offene Führung).

Diese Bauten würden Investitionen von rund 300 Millionen Franken verursachen. Es liesse sich damit eine Fahrzeitverkürzung gegenüber heute von rund zehn Minuten erzielen.

4. Der mittelfristige Investitionsplan der SBB sieht einen Ausbau im Raume Zug mit Baubeginn gegen Ende der achtziger Jahre vor. Weil dessen Umfang noch nicht näher festgelegt ist, kann auch der aus diesen Investitionen resultierende Zeitgewinn gegenwärtig nicht berechnet werden.

**Le président:** L'auteur de l'interpellation est partiellement satisfait.

## **Interpellation Künzi Gotthardzufahrt von Zürich**

### **Interpellation Künzi Ligne CFF Zurich-Gothard**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.551
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1861-1861
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 095

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.