

objectifs des CFF, notamment dans le cadre de Rail 2'000 qui commencera déjà lors du changement d'horaire de 1987. Ce matin même, les dirigeants des CFF ont présenté à la presse spécialisée leur offre-voyageurs dès le changement d'horaire 1987. Or, ces dirigeants doivent reconnaître qu'il est difficile d'élaborer un horaire, comme on veut le faire à partir de 1987, lorsqu'un train doit emprunter plusieurs goulots d'étranglement, comme c'est le cas sur la ligne du pied du Jura. Il est donc impératif d'aménager en double voie, sans retard, le parcours Gorgier-Onnens et Gléresse-Douanne. C'est ce qu'un directeur des CFF a annoncé ce matin à la presse et ce que vous lirez probablement dans vos journaux demain. On peut donc dire que les CFF sont maintenant conscients du fait qu'il faut accélérer les travaux sur ce tronçon; c'est aussi le voeu émis par l'interpellateur.

Bundesrat Schlumpf: Nationalrat Clivaz hat in verdankenswerter Weise einige Auskünfte bereits erteilt. Zu den heutigen Ausführungen der Herren Frey und Kohler: Seit 1983 hat sich natürlich manches geändert in diesem Lande. Heute sind wir in der Lage, konkrete Auskünfte zu erteilen, was damals noch nicht möglich war, weil wir die Unterlagen nicht hatten. Es ist so, wie es gesagt wurde: Wir sind ja inzwischen zum Konzept »Bahn 2000« gekommen, gerade aus den Gründen, die Nationalrat Frey darlegte, nämlich weil wir nicht eine bahnmässige Optimierung der Verkehrsanlagen suchten, sondern eine gesamtheitliche Optimierung auch unter regionalpolitischen und regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Das ist die Idee, die dem Konzept »Bahn 2000« zugrunde liegt. Verbunden damit ist auch der qualitative Ausbau des Strassennetzes. In diesem Zusammenhang kommt der Jurasüdfuss-Linie als dezentralem Erschliessungs- und Versorgungsträger eine grosse Bedeutung zu. Diese Lücken – es sind insgesamt noch etwa 15 Kilometer auf den drei Teilstrecken – sollen alle geschlossen werden. Die zeitliche Abfolge muss etwas modifiziert werden, weil inzwischen eben auch – es wurde dargelegt – andere Gesichtspunkte hinzugekommen sind. Heute kann ich Ihnen positiver antworten als im Jahre 1983, nicht deswegen, weil der Wind gewechselt hätte, sondern weil wir heute aufgrund der jetzt verfügbaren konkreten Vorhaben dazu in der Lage sind.

Zum Tunnelanliegen Ligerz kann ich nicht Stellung nehmen. Ich nehme den Wunsch von Nationalrat Kohler entgegen. Ich möchte nur sagen, wenn ich Stellung nehmen könnte, wäre dies zwar nicht das richtige Forum, um über diese Projektierungsfragen zu diskutieren. Aber Nationalrat Kohler hat eine Antwort erhalten. Er weiss, dass wir die Frage prüfen.

M. Frey-Neuchâtel: Je tiens à vous remercier car la réponse est beaucoup plus positive maintenant qu'en 1983. Je suis satisfait.

83.908

Interpellation Reichling Unbewachte Niveauübergänge. Aufhebung Passages à niveau non gardés. Suppression

Siehe Jahrgang 1983, Seite 1870 – Voir année 1983, page 1870

Diskussion – Discussion

Reichling: In den letzten zwanzig Jahren sind jährlich über einhundert Bahnübergänge den Sicherheitsvorkehrungen der SBB und der Privatbahnen zum Opfer gefallen, das heisst aufgehoben worden. Viele davon ersatzlos, andere unter

Zumutung von Umwegen. Dem motorisierten Verkehr ist das zuzumuten. Gravierend ist der Verlust von Fussgängerverbindungen. Der Bundesrat schreibt, dass aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht alle vorhandenen Verbindungen aufrechterhalten werden können. Tatsächlich sind die Gründe des Verzichtes in der Regel finanzieller Natur. Den Fussgängern wird heute einfach nicht mehr der gleiche Stellenwert beigemessen wie zur Zeit des Eisenbahnbaus, als man diese Verbindungen aufrechterhielt. Das Eisenbahngesetz begründet bei der Sanierung von Kreuzungen eine Kostenabwälzung auf die Strasseneigentümer, obwohl die erhöhte Gefährlichkeit von Fussgänger-Niveauübergängen gegenüber den Tagen des Bahnbaus ausschliesslich der Geräuscharmheit moderner Züge, der auf das Mehrfache erhöhten Zugsdichte, der vervielfachten Fahrgeschwindigkeit der Züge und dem Verzicht auf Pfeifsignale zuzuschreiben ist und in keiner Weise der Verhaltensweise der Fussgänger. Obwohl der Bahnverkehr die alleinige Ursache der Gefährdung ist, müssen die Gemeinden hohe Kostenanteile tragen. Wenn im Rahmen einer Streckensanierung einer Gemeinde gleichzeitig die Mitfinanzierung für mehrere Uebergänge zugemutet wird, ergeben sich Kosten von vielen Hunderttausenden von Franken. Die Folge sind Resignation der Gemeindebehörden, Verzicht auf eine Sanierung oder Ablehnung der notwendigen Kredite durch die Gemeindeversammlungen.

Wir haben am 15. Oktober ein Gesetz verabschiedet, das die Planung, Anlage und Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwege zum Zweck hat. Dabei sollen historische Wegstrecken einbezogen werden. Es wirkt heute wie ein Faustschlag aufs Auge, wenn durch die Sicherheitsvorkehrungen der Bahnbetriebe gleichzeitig dutzendweise alte Wegverbindungen zum Verschwinden gebracht werden. Artikel 19 und 26 des Eisenbahngesetzes widersprechen den Zielsetzungen des Wanderweggesetzes diametral. Bezogen auf Fuss- und Wanderwege wirkt die Aussage des Bundesrates eigentlich fast zynisch, wenn er sagt, mit der Sicherung eines Bahnüberganges würden dem Strassenbenützer meist überwiegende Vorteile erwachsen, was die Aufteilung der Kosten rechtfertigte. Wie wenn dem Benützer einer Fussgängerüberführung über die Bahn in offener Flur nicht sämtliche Gefahr allein vom Zug her erwachsen würde! Ich teile die Auffassung nicht, dass die heutige Praxis keine Fussgängerfeindlichkeit erkennen lasse. Die Vorkehrungen der Bahnbetriebe zur Erhaltung der bestehenden Fuss- und Wanderwegnetze sind ungenügend. Ich erwarte, dass in Anwendung des Gesetzes über die Fuss- und Wanderwege neue Finanzierungsmodelle für die Sicherung von Fussgängerüberführungen entwickelt werden und dass in der Zwischenzeit gegen den Willen von Gemeindebehörden keine Fussgängerverbindungen mehr aufgehoben werden.

Bundesrat Schlumpf: Auch hier gilt im Prinzip das, was wir vorher bei der Interpellation von Nationalrat Frey diskutierten. Unsere Antwort stammt aus dem Jahre 1983. Inzwischen hat sich einiges ereignet. Ein neues Treibstoffzollgesetz wurde durch die Räte verabschiedet und ist in Kraft getreten. Dieses neue Treibstoffzollgesetz trägt wesentlich dazu bei, dass eine Schwierigkeit, die Nationalrat Reichling erwähnte, für die Lösung dieser Fragen weitgehend behoben werden kann. Nach dem alten Verteilschlüssel, der auf einer Verordnung vom Jahre 1975 beruhte, waren die strassenseitigen Aufwendungen, die der Kanton oder oft die Gemeinde tragen mussten, so hoch, dass viele Gemeinden – wie Sie sagten – resignierten, auf jeden Fall dann einfach nicht mehr weitermachten. Heute haben wir nach dem Treibstoffzollgesetz eine ganz andere Beitragsgrundlage, nachdem die Beiträge aus Treibstoffzollgeldern vom Total der anrechenbaren Kosten berechnet werden. Dadurch können auch die Strasseneigentümer, ob Kanton, Gemeinde oder Korporation, finanziell weit mehr entlastet werden. Diese erwähnte Verordnung zum Treibstoffzollgesetz ist allerdings noch nicht in Kraft, sondern erst im Vernehmlassungsverfahren. Wir rechnen damit, dass wir sie Anfangs 1986, etwa im Februar oder März, in Kraft setzen

können. Dann wird für diese Strasseneigentümer eine wesentliche Entlastung eintreten.

Das Verursacherprinzip wird allerdings weiterhin gelten, weil das festgelegt ist im Eisenbahngesetz. Daran können wir nichts ändern, aber daran wollen wir auch nichts ändern. Die Frage ist dort, wie das Verursacherprinzip im konkreten Fall interpretiert und angewendet wird. Nicht immer erfolgte die Verursachung einer Aufhebung bahnseits, sondern in vielen Fällen sind im Verlaufe der Entwicklung – da gibt es Bahnen, die sind hundert Jahre alt – später Fusswege und andere Fahrwege dazugekommen, und dann ist die Verursachungsbeurteilung natürlich eine andere, als wenn die Bahn zuvor bestehende Wege kreuzte und damit gefährlich machte.

Reichling: In der Hoffnung, dass die Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf für gegenwärtig pendente Streitfälle zwischen Bahn und Gemeinden zur Anwendung kommen, dass diese also so weit hinausgeschoben werden, bis die neue Verordnung Gültigkeit hat, erkläre ich mich von der Antwort befriedigt.

Präsident: Herr Reichling erklärt sich von der Antwort befriedigt.

*Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr
La séance est levée à 19 h 30*

Interpellation Reichling Unbewachte Niveauübergänge. Aufhebung

Interpellation Reichling Passages à niveau non gardés. Suppression

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.908
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1902-1903
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 909

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.