

84.019

Waldschäden. Dringlicher Bundesbeschluss Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 494 hiervor – Voir page 494 ci-devant

*Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence**Abstimmung – Vote*

Für die Annahme der Dringlichkeitsklausel 143 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

83.065

Eisenbahntransversale Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Bericht des Bundesrates vom 7. September 1983 (BBl III, 1165)

Rapport du Conseil fédéral du 7 septembre 1983 (FF III, 1197)

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

Vetsch, Berichterstatter: Die Laune des Zufalls will es, dass dieses Geschäft hier ausgerechnet von einem Bündner und einem St. Galler vertreten wird. In den Heimatkantonen des Bundespräsidenten und des Präsidenten der Verkehrskommission sind bekanntlich Kräfte pro Splügenbahn tätig. Eigentlich müssten wir als direkt Interessierte in den Ausstand treten. Da Sie uns beide als sachliche Politiker kennen, werden Sie aber keinen Einspruch erheben.

Da dies mein letzter Auftritt im Nationalrat ist, hätten Sie mir bzw. Ihren Ostschweizer Landsleuten wohl gerne als kleines Geschenk die Splügenbahn mitgegeben. Es sei aber nicht verschwiegen, dass auch in unserer Gegend diesbezüglich Vorbehalte bestehen.

Nun geht es aber heute nicht um das. Es sei klar festgehalten: es geht jetzt nicht um die Wahl zwischen Splügen und Gotthard. Es geht um die Frage, ob die Zeit für einen Linienführungsentscheid reif ist oder nicht. Auf diese Frage gibt der Bundesrat mit seinem Bericht über eine weitere Alpentransversale eine klare Antwort: ein Linienführungsentscheid sei verfrüht.

Diese Stellungnahme des Bundesrates steht im Gegensatz zu seiner früheren Absicht, nach Durchführung des im Jahre 1980 eingeleiteten Vernehmlassungsverfahrens dem Parlament die Grundlagen und den Antrag für einen vorgezogenen Linienführungsentscheid zu unterbreiten. Dies, weil die bis dahin erarbeiteten Verkehrsprognosen bereits für die neunziger Jahre eine Überlastung der bestehenden Alpentransversalen erwarten liessen. Neueste Untersuchungen ergeben nun aber, dass eine weitere Alpenbahn – wenn überhaupt – erst etwa um das Jahr 2020 nötig werden könnte. Deshalb erachtet der Bundesrat die Voraussetzungen und die Grundlagen für einen Baubeschluss als nicht gegeben. Er will auch auf einen vorgezogenen Linienführungsentscheid, wie erwähnt, verzichten und begründet seine Stellungnahme im wesentlichen wie folgt:

Die Eisenbahntransitkapazität am Gotthard und Lötschberg/Simplon beträgt heute 13 Millionen Tonnen. Im Jahre 1982 wurde sie nur etwa zu drei Vierteln mit 9,4 Millionen Tonnen ausgelastet, was eine Reserve von 3,5 Millionen Tonnen ergibt. Nach dem massiven Ausbau der Lötschberg-Simplon-Linie inklusive Zufahrten und den Ausbauten am Gotthard wird die Kapazität auf 26 Millionen Tonnen erhöht, also verdoppelt. Nachdem in den letzten Jahren die Gütertransitmenge auf der Schiene eher rückläufig und nur etwa zu 80 Prozent kostendeckend war, stellt sich die Frage, wann wohl die hohe Kapazitätsreserve (16 Millionen Tonnen Reserve zu rund 10 Millionen Tonnen gegenwärtige Transitmenge) einmal beansprucht werden wird, dringender als die Frage, ob der Bau einer neuen Alpentransversale in Angriff genommen werden sollte. Die Schaffung von noch mehr neuen Kapazitäten mit riesigem Kostenaufwand ohne Aussicht auf Kostendeckung, und dies fürs Ausland und die ausländische Konkurrenz unserer Industrie, ist nicht sinnvoll. Zudem haben sich unsere Nachbarländer noch nicht für eine bestimmte Variante entschieden, was für einen Linienführungsentscheid bei uns Voraussetzung sein muss.

Als weitere Voraussetzung für einen solch weittragenden Entscheid nennt der Bundesrat die Beschlussfassung über die GVK, wie sie uns mit der Botschaft über einen koordinierten Verkehr bereits vorliegt. Ebenso müssen wir uns über eine Prioritätenordnung für unsere Schieneninfrastruktur klar werden mit den Zielen Kapazitätsauslastung, Behebung von Engpässen, Entscheid über den Bau der NHT und grösstmögliche Eigenwirtschaftlichkeit.

Da ein Baubeschluss für ein allfälliges Bedürfnis, das sich nach heutigen Prognosen gegen das Jahr 2020 einstellen wird, erst zwischen 1990 und dem Jahr 2000 gefasst werden muss, wäre heute auch ein Linienführungsentscheid verfrüht. Da ein solcher vorgezogen und isoliert nicht verbindlich wäre und später mit dem definitiven Baubeschluss umgestossen werden könnte, wäre ein solcher Entscheid nicht sinnvoll.

Diesen gewichtigen Argumenten hatte in der Verkehrskommission niemand Umstossendes entgegenzustellen, auch wenn verschiedene Votanten einen baldigen Variantenentscheid gewünscht hätten. Mit Nachdruck verlangt Ihre Kommission aber, dass die Entscheidungsgrundlagen für alle Projektvarianten ohne Verzug vervollständigt und auf den gleichen Stand gebracht werden. Die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten sind weiterzuführen, und verbindliche Stellungnahmen sind zu erwirken. Es dürfen keine Präjudizien für oder gegen eine Variante geschaffen werden. Dies sichert der Bundesrat in seiner Botschaft auch zu. Herr Bundespräsident Schlumpf wird diese Zusicherung zweifelsohne hier mündlich bestätigen. Die Botschaft hält auch fest, dass die Realisierungsmöglichkeiten für die heute zur Diskussion stehenden Linienführungsvarianten nicht verbaut werden dürfen. Diese müssen deshalb als raumwirksame Vorhaben des Bundes in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden.

Ihre Verkehrskommission beantragt Ihnen aus den dargelegten Gründen einstimmig, vom vorliegenden Bericht des Bundesrates Kenntnis zu nehmen.

M. Houmard, rapporteur: La forte augmentation du trafic enregistré dans les années 60, ainsi que les perspectives de l'évolution de celui-ci, avaient amené le renforcement des liaisons ferroviaires nord-sud au centre des discussions de la politique des transports de ces années-là.

La concurrence croissante du trafic routier et la possibilité de contourner notre pays par la construction d'importantes lignes ferroviaires internationales ont rendu indispensable la planification à longue échéance de capacités de transport nouvelles. Il s'agissait que la Suisse reste concurrentielle dans le contexte international.

En 1963, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a institué une commission d'experts chargée d'examiner les divers projets de liaison ferroviaire nord-sud dans l'optique d'une planification générale suisse. A ce stade de l'étude, les variantes suivantes furent prises en

Waldschäden. Dringlicher Bundesbeschluss

Dépérissement des forêts. Arrêté fédéral urgent

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Maisession
Session	Session de mai
Sessione	Sessione di maggio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.019
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.05.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	572-572
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 458

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.