

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Cincera, Columberg, Dünki, Giger, Grendelmeier, Kühne, Küenzi, Leuenberger Moritz, Lüchinger, Müller-Meilen, Nauer, Seiler, Spoerry, Uchtenhagen, Weber-Schwyz, Weber Monika, Zwygart (20)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1987 soll das letzte Teilstück der N 3 Zürich–Chur eröffnet werden. Dadurch wird sich die Konkurrenzsituation für die Bahn wesentlich verschärfen, weshalb eine entsprechende Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs unumgänglich ist. Nach den vorliegenden Informationen ist eine solche nicht vorgesehen. Das heutige Angebot vermag jedoch nur in ungenügendem Masse zu befriedigen, was wohl zum Teil darin gründet, dass widersprüchliche Begehren vorliegen: Einerseits verlangt die Stadt Zürich schnelle Bahnverbindungen nach Graubünden, andererseits beanstanden die oben erwähnten Ortschaften, dass sie nicht ihrer Bedeutung entsprechend mit SBB-Schnellzügen bedient werden. Gegenwärtig bietet sich den Bewohnern dieser Einzugsgebiete am linken Zürichseeufer nur alle zwei Stunden die Möglichkeit, die Zürcher Spinne mit Anschlüssen nach der ganzen Schweiz (und umgekehrt) zu erreichen. Diese Bedienung stellt gegenüber andern Regionen der Schweiz eine augenfällige Benachteiligung dar.

Das muss nicht so bleiben. Die beiden erwähnten Begehren lassen sich mit bescheidenem Mehraufwand auf geradezu ideale Art und Weise realisieren, indem die Schnellzüge von und zur Zürcher Vollspine die erwähnten Zentren des linken Zürichseeufers bedienen und zu den Hauptverkehrszeiten mit IC-Zügen Basel–Zürich–Chur überlagert werden. Beide Züge könnten in Landquart und in Chur die gleichen RhB-Anschlusszüge bzw. Postautokurse erreichen. In Zürich treffen die IC-Züge eine knappe halbe Stunde früher ein und vermitteln so Schnellverbindungen nach Basel, Bern und Winterthur. Das gleiche Konzept gilt auch für die umgekehrte Richtung und stellt folgerichtig die Basis für den Halbstundentakt dar; dieser befindet sich im Hinblick auf die «Bahn 2000» im Aufbau. Die bereits bestehenden IC-Züge nach Oesterreich könnten in dieses Konzept eingebettet werden, indem von und zu diesen Zügen Anschlussverbindungen Sargans–Chur (und umgekehrt) angeboten würden.

Die in Frage stehenden SBB-Mehrleistungen liegen weit unter den von den SBB vorgesehenen Angebotsverbesserungen auf dem ganzen Netz. Es wäre ein Akt der Gerechtigkeit, wenn auch die bevölkerungsreichen Gemeinden des linken Zürichseeufers in angemessener Weise davon profitieren könnten. Dies umso mehr, als auch der Bezirk Horgen durch Zustimmung zum Halbmilliardenkredit zugunsten der Zürcher S-Bahn einen aktiven Beitrag an die Förderung des öffentlichen Verkehrs geleistet hat.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986

1. Die Interpellation hat zum Ziel, die zweistündlich verkehrenden IC-Züge Basel–Zürich–Chur in Schnellzüge mit zusätzlichen Halten umzuwandeln. Dafür sollten, zeitlich um 30 Minuten versetzt, neue IC-Züge nach Chur eingesetzt und teilweise mit den Intercity-Zügen nach Oesterreich kombiniert werden.

2. Die umgewandelten Schnellzüge aus der vollen Anschluss-Gruppe in Zürich (sog. «Zürcher Spinne») müssten in Landquart und Chur die nämlichen Anschlüsse vermitteln, wie die später verkehrenden IC-Züge. Mit einer solchen Konzeption wären folgende Nachteile verbunden:

- Rund 3/4 aller Verbindungen von weiter als Zürich in Richtung Graubünden würden ungefähr um eine halbe Stunde verlangsamt. Dies gilt besonders für die Fahrgäste aus IC-Zügen der Deutschen Bundesbahn.

- Der Intercity-Zug Zürich–Chur würde in Chur 15 Minuten nach dem Schnellzug aus Zürich ankommen. Für alle mit dem Schnellzug eingetroffenen Reisenden ergäbe sich

nebst der Umsteigezeit noch eine beträchtliche zusätzliche Wartezeit.

- Bei einer Vereinigung der IC-Züge Basel–Chur mit denjenigen der Relation Basel–Wien müssten im Bahnhof Sargans Rangierungen vorgenommen werden. Diese würden die Fahrzeit verlängern und führten zu einer Entwertung der erst kürzlich fertiggestellten Sarganserschleife.

- Nebst diesen verkehrlichen Verschlechterungen ergäben sich zusätzliche betriebliche Schwierigkeiten als Folge von Doppelspurlücken und der beschränkten Aufnahmekapazität des Zürcher Hauptbahnhofs.

3. Die SBB haben ihrerseits für die Strecke Zürich–Ziegelbrücke–Chur ein neues zweckmässigeres Fahrplankonzept entwickelt, das, gesamthaft gesehen, keine Mehrleistungen erheischt. Den Zentren am linken Zürichseeufer bringt es folgendes Zugsangebot:

- unveränderte IC- und Schnellzugsleistungen,
- stündlicher Eilzug Zürich–Pfäffikon mit Weiterfahrt als Regionalzug bis Ziegelbrücke,
- stündlicher Regionalzug Zürich–Pfäffikon mit Abfahrt in der vollen Anschlussgruppe.

Dieses Bedienungskonzept wurde den Kantonen Zürich und Schwyz unterbreitet und hat deren Unterstützung erhalten.

4. Ein verbessertes Zugsangebot zwischen Zürich und Ziegelbrücke wird im Jahr 1990 bei Betriebsaufnahme der Zürcher S-Bahn möglich sein. Für die Strecke Zürich–Chur dagegen dürfte ein dichter Fahrplan erst mit der «Bahn 2000» machbar werden.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.399

Interpellation Etique

**Eisenbahntunnel unter dem Aermelkanal
Tunnel ferroviaire sous la Manche**

Wortlaut der Interpellation vom 20. März 1986

Die französische und die britische Regierung haben beschlossen, unter dem Aermelkanal einen Eisenbahntunnel zu bauen. Die Verwirklichung dieses Projekts, die zu den bedeutendsten Ereignissen des ausgehenden Jahrhunderts gehören wird, wird das Verkehrsnetz Europas und namentlich den Nord–Süd-Eisenbahnverkehr zweifellos stark beeinflussen.

Es ist anzunehmen, dass eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und Grossbritannien nicht nur das Verkehrsvolumen zwischen diesen beiden Ländern, sondern auch zwischen ihnen und den übrigen europäischen Staaten, wie der Schweiz und Italien, steigern wird. Dies wird die bestehenden Verkehrsverbindungen stärker belasten, wahrscheinlich aber auch neue Verkehrsströme und Verbindungen zur Folge haben.

Deshalb bitten wir den Bundesrat um Antwort auf folgende Fragen: Wie wird sich der Eisenbahntunnel unter dem Aermelkanal auf die schweizerische Bahnpolitik auswirken? Welche Auswirkungen sind auf die grossen Achsen des Nord–Süd-Verkehrs unseres Landes und auf die entsprechenden Grenzübergänge zu erwarten?

Texte de l'interpellation du 20 mars 1986

Les gouvernements français et britannique se sont mis d'accord sur le principe de la construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche. Cette réalisation, qui marquera la fin de ce siècle, ne manquera pas d'avoir des répercussions profondes sur la géographie des transports en Europe et plus particulièrement au niveau du trafic ferroviaire Nord–Sud.

Il y a tout lieu de penser qu'un tunnel ferroviaire reliant la France et la Grande-Bretagne développera non seulement le trafic entre les deux pays directement concernés, mais encore entre eux et les autres pays européens, la Suisse et l'Italie par exemple. Il en résultera un renforcement des courants de trafic existant aujourd'hui, mais vraisemblablement aussi l'apparition de nouveaux courants et de nouvelles liaisons.

Aussi, nous demandons au Conseil fédéral de préciser quelles incidences le tunnel ferroviaire sous la Manche aura sur notre politique ferroviaire suisse. Quels seront les effets que l'on peut en attendre sur les grands axes du trafic Nord-Sud à travers la Suisse, ainsi que pour les points de pénétration de ce trafic dans notre pays?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Bonnard, Borel, Candaux, de Chastonay, Christinat, Clivaz, Cotti Flavio, Couchepin, Eggly-Genève, Frey-Neuchâtel, Giudici, Gloor, Houmard, Jeanneret, Kohler Raoul, Maître-Genève, Perey, Petitpierre, Pini, Revaclier, Rime, Ruffy, Salvioni, Thévoz (25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 21. Mai 1986

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 21 mai 1986

L'accord franco-britannique sur la construction d'un tunnel sous la Manche doit être ratifié par les deux Parlements. Cette ratification n'a pas encore eu lieu et aucune décision n'a encore été prise au sujet de l'extension des lignes d'accès.

La construction du tunnel sous la Manche permettra de conduire des trains directs de l'Angleterre vers le continent, d'où la possibilité de réduire le temps de parcours d'au moins 30 minutes. Des gains de temps plus importants, soit de plusieurs heures, pourraient être réalisés à l'aide de nouvelles lignes à grande vitesse entre la Manche et l'arc alpin. La planification de ce réseau est en cours.

Les améliorations prévues de l'offre entraîneront une augmentation du trafic ferroviaire par les points-frontière de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse, ainsi qu'à travers les Alpes. C'est pourquoi le Conseil fédéral tient à intégrer les lignes de transit suisses dans le futur réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ces questions sont traitées tant dans le cadre de la Conférence des ministres européens des transports que sur le plan bilatéral. Le Conseil fédéral continuera d'oeuvrer dans cette direction.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.370

Interpellation Stamm Judith

Organisierte Debatten

Débats organisés

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1986

Die Beratungen über im Parlament traktandierete Geschäfte werden grundsätzlich in freier Diskussion durchgeführt. Jedem Parlamentarier steht dabei das Recht zu, seine Meinung zu äussern, bevor er von seinem Stimm- und Wahlrecht Gebrauch macht. Den äusseren Rahmen der Beratungen kann der Nationalrat, soweit er nicht gegen Verfassungs- oder Gesetzesrechte verstösst, selber festlegen. Insbesondere kann er in Ausnahmefällen die Gesamtredezeit beschränken. Gemäss Artikel 64a des Geschäftsreglements

wird die beschränkte Gesamtredezeit angemessen auf die angemeldeten Redner verteilt.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Auskunft auf folgende Fragen:

– Ist das Büro nicht auch der Meinung, dass die häufigen organisierten Debatten, die nicht nur die Gesamtredezeit, sondern faktisch auch die Zahl der Wortmeldungen zum vornherein beschränken, im Hinblick auf Verfassungs- und Gesetzesrecht problematisch sind?

– Ist das Büro nicht auch der Meinung, dass organisierte Debatten nur in Ausnahmesituationen zu rechtfertigen sind?

Texte de l'interpellation du 18 mars 1986

Les débats sur des objets à l'ordre du jour du Parlement se déroulent en principe sous forme de libre discussion. Chaque parlementaire dispose en effet du droit d'exprimer son opinion avant de faire usage de son droit de vote. Le Conseil national peut fixer lui-même les limites des débats à la condition de ne violer ni la constitution ni la loi. Il peut notamment, dans des cas particuliers, limiter le temps de parole total. Selon l'article 64a du Règlement du Conseil national, ce temps de parole total est alors réparti équitablement entre les orateurs inscrits.

A ce sujet, je prie le Bureau du conseil de répondre aux questions suivantes:

– N'estime-t-il pas lui aussi que les fréquents débats organisés pour lesquels on limite non seulement le temps de parole total mais aussi, en fait, le nombre des orateurs, sont discutables du point de vue de la constitution et de la loi?

– N'estime-t-il pas lui aussi que les débats organisés ne se justifient que dans des cas exceptionnels?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Gemäss Artikel 31 Absatz 3 des Geschäftsreglementes des Nationalrates haben sich Anfragen zu Angelegenheiten des Rats ans Büro zu richten und nicht an den Bundesrat.

Jedem Parlamentarier steht das Recht zu, sich zu einem zur Beratung kommenden Geschäft im Plenum mündlich zu äussern. Dazu hat er sich, wenn er das Wort verlangen will, schriftlich beim Präsidenten zu melden (Art. 58 Abs. 2 Geschäftsreglement). Im Sinne der Rationalisierung des parlamentarischen Betriebs gilt dieses Rederecht allerdings nicht unbeschränkt. So kann ein Parlamentarier gemäss Artikel 61 des Geschäftsreglementes zum selben Punkt nur zweimal sprechen. Zudem ist seine Redezeit auf zehn Minuten und bei der zweiten Wortmeldung auf fünf Minuten beschränkt. Auf Vorschlag der Fraktionspräsidentenkonferenz kann der Rat darüber hinaus die Gesamtredezeit beschränken (Art. 64a Geschäftsreglement). Dabei wird so vorgegangen, dass die beschränkte Gesamtredezeit angemessen auf die angemeldeten Redner verteilt wird.

In letzter Zeit werden öfters wichtige Geschäfte in Form der «organisierten Debatte» durchberaten. Dabei wird nicht nur die Gesamtredezeit, sondern faktisch auch die Anzahl der Wortmeldungen beschränkt. Organisierte Debatten lassen sich allerdings nur in absoluten Ausnahmesituationen rechtfertigen, wird doch damit das bundesrechtlich garantierte Rederecht stark tangiert. Zudem sind zuerst die im Geschäftsreglement vorgesehenen Rationalisierungsmassnahmen anzuwenden, bevor als *ultimo ratio* die organisierte Debatte zum Zug kommen kann.

Schriftliche Stellungnahme des Büros

Rapport écrit du Bureau

Die Urheberin weist in der Begründung ihrer Interpellation selbst darauf hin, dass das Geschäftsreglement verschiedene Rationalisierungsmöglichkeiten anbietet. Von diesen Massnahmen wird am häufigsten die generelle Beschränkung der Redezeit auf fünf Minuten (Art. 61 Abs. 2) angewendet.

Für kleinere, unbestrittene Vorlagen oder für Vorlagen, bei denen das Eintreten nicht bestritten ist, hat die Fraktionspräsidentenkonferenz in den letzten Jahren auch oft eine Beschränkung der Eintretensdebatte auf die Kommissions- und Fraktionssprecher (Art. 64 Abs. 2) vorgeschlagen. Das

Interpellation Etique Eisenbahntunnel unter dem Aermelkanal

Interpellation Etique Tunnel ferroviaire sous la Manche

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.399
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	995-996
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 463

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.