

dertales und als mögliche Ersatzlösung für die von den eidgenössischen Räten gestrichene N 6 durch den Rawil einen hochwertigen Autoverlad zwischen der N 8 im Raume Spiez und der N 9 im Wallis unter Einbezug der Strasse Gampel–Goppenstein zu prüfen. Für den Autotransport durch den Simplon wird ein Ausbauprojekt der Verladeanlagen in Iselle bearbeitet. Das weitere Vorgehen wird dann in Kenntnis des Investitionsaufwandes und der mutmasslichen Verkehrsentwicklung festgelegt.

4. Im alpenquerenden Gütertransit weist der Huckepackverkehr ein hohes Transportpotential auf. Erste Massnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebotes wurden eingeleitet. Seit Oktober 1987 bieten die SBB eine zusätzliche schnelle Tagesverbindung Basel–Lugano und umgekehrt an, wobei Lastwagen, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 t nicht überschreiten, zu einem günstigeren Tarif transportiert werden. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch Ausnützung von Reserven und den Einsatz von neuem Rollmaterial sind die SBB in der Lage, bis Ende Mai 1988 35 000 zusätzliche Verladeplätze im bemannten Huckepackverkehr («rollende Autobahn») anzubieten. Das Angebot erhöht sich damit um 88 Prozent auf 74 500 Verladeplätze im Jahr.

Im unbemannten Huckepackverkehr können die SBB ihr Transportangebot innert Jahresfrist schrittweise um 20 Prozent ausweiten. Nach Ablieferung von neuem Rollmaterial und durch den Einsatz von Wagen anderer Huckepackgesellschaften wird es dann möglich sein, pro Jahr rund 70 000 Sattelaufleger oder Wechselbehälter zu transportieren; 1986 wurden 58 400 Transporteinheiten befördert. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität auf ein Transportvolumen von rund 100 000 Sattelauflegern oder Wechselbehältern pro Jahr ausbauen.

Ab Beginn 1988 dürfte es möglich sein, Lastwagen mit 10 cm grösseren Eckhöhen durch den Gotthard zu transportieren. Die zulässigen Lastwagenmasse werden somit im bemannten Huckepackverkehr von heute 3,70 auf 3,80 m und im unbemannten Verkehr bei Verwendung von Taschenwagen von 3,80 auf 3,90 m erhöht. Die Zahl der im Huckepack transportierbaren Lastwagen wird sich damit mindestens verdoppeln.

Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielsinggen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen konkrete Pläne vor. Für den Bau eines Huckepackterminals in Chiasso wird ein Projekt ausgearbeitet.

Für den mittelfristigen Weiterausbau des Huckepackverkehrs am Gotthard haben die SBB eine Streckenkapazität für insgesamt 40 Huckepackzüge pro Tag vorgesehen. Heute verkehren 23 Züge.

Die SBB haben vom Bundesrat den Auftreag erhalten, über diese Aktionen hinaus die mittel- und langfristigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Huckepackverkehr weiter zu verfolgen.

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

87.569

Interpellation Zwingli

Zugsverspätungen auf der Strecke St. Gallen–Sargans Liaison ferroviaire St-Gall–Sargans. Retard des trains

St. Gallen– St. Margrethen–Buchs–Sargans durch bauliche Massnahmen unverzüglich und wirkungsvoll den Kampf anzusagen?

Texte de l'interpellation du 30 septembre 1987

Depuis le changement d'horaire du 31 mai 1987, les trains circulant sur la ligne St-Gall–St-Margrethen–Buchs–Sargans ont souvent du retard. Le Conseil fédéral est-il prêt à y remédier immédiatement et de façon efficace en ordonnant l'exécution des travaux nécessaires?

Mitunterzeichner–Cosignataires: Aliesch, Ammann-St. Gallen, Bürer-Walenstadt, Eppenberger-Nesslau, Giger, Kühne, Nef, Oehler, Ruckstuhl (9)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Seit dem Fahrplanwechsel ist das Zugsangebot auf allen Abschnitten der Strecke St. Gallen–Sargans erfreulich erweitert worden. Die Bevölkerung musste dieses Mehrangebot mit häufigen und lästigen Zugsverspätungen erkaufen.

Anfänglich wurde den Bahnkunden versichert, dass diese Verspätungen nach einer Einführungszeit wieder verschwinden werden. Diese Hoffnung ging bisher nicht in Erfüllung. Bei der heutigen Zugsdichte führt die kleinste Störung zu einer ganzen Kette von Verspätungen. Daran vermag offenbar auch der vorbildlichste Einsatz des zuständigen Bahnpersonals nichts zu ändern. Ich bin darüber informiert, dass die konkreten Ursachen von Verspätungen laufend erfasst werden. Offenbar erfordert die Vermeidung dieser Verspätungen konkrete bauliche Massnahmen. In der heutigen Situation sind die SBB in dieser Region auf dem besten Weg, ihren guten Ruf für Pünktlichkeit zu verlieren.

Auf der Strecke Mörschwil–Goldach sind die Kunstbauten für die zweite Spur seit Jahrzehnten vorhanden. Pikanterweise hängt auch der Fahrdrakt für die zweite Spur seit meiner Bubenzeit an den Masten. Umso unverständlicher ist mir, dass auf dieser schon seit langem vorbereiteten Doppelspurstrecke noch immer die Schienen fehlen. Auch im Rheintal erfordert offenbar die wirksame Bekämpfung der häufigen Verspätungen die Erstellung weiterer Doppelspurstrecken und den Ausbau der Bahnhofanlagen St. Margrethen und Heerbrugg. Es ist notwendig, diesen Ausbau unverzüglich an die Hand zu nehmen, um den guten Ruf unserer Bahnen und ihres Personals für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wieder herzustellen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 novembre 1987

In der Vernehmlassung zum Fahrplan 1987/89 meldete der Kanton St. Gallen zahlreiche Begehren an, welche eine quantitative und qualitative Verbesserung des Zugsangebotes auf der Strecke St. Gallen–Rorschach–Buchs–Sargans zum Ziele hatten. So wurden sowohl stündliche Schnellzüge zwischen St. Gallen und Chur als auch die Beschleunigung und durchgehende Führung der Regionalzüge von St. Gallen bis Sargans gefordert.

Dem Wunsch nach stündlichen Schnellzügen konnte mit Rücksicht auf die ungenügende Streckenkapazität mit langen Stationsabständen auf den einspurigen Strecken nur in beschränktem Ausmass entsprochen werden.

Im Regionalzugsbereich galt es, dem Begehren des Kantons St. Gallen um die durchgehende Führung der Regionalzüge nachzukommen, gleichzeitig aber auch in Sargans und in St. Gallen gute Verbindungen zu den Schnellzügen in Richtung Zürich zu vermitteln. Die Erfüllung des Begehrens war daher nur mit einer Beschleunigung der Regionalzüge von bis zu 7 Minuten möglich.

Die Erfahrungen mit dem neuen Konzept haben gezeigt, dass die verkürzten Fahr- und Aufenthaltszeiten nur unter günstigsten Voraussetzungen eingehalten werden können. Schon kleine Verzögerungen durch Ueberschreiten der Aufenthaltszeiten führen zu Folgeverspätungen der Kreuzungs- und Anschlusszüge, die über die eigentliche Rheintalstrecke hinausreichen.

Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1987

Ist der Bundesrat bereit, den seit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1987 häufigen Zugsverspätungen auf der Strecke

Die SBB haben diese Situation nicht tatenlos hingenommen. Nachdem es sich gezeigt hatte, dass bestimmte Regionalzüge regelmässig wegen Nebenaufgaben, wie Cargo Rapid und Postbeförderung, die Fahrzeiten nicht einhalten konnten, wurden bereits im Laufe des Sommers zusätzliche Nebenaufgabenzüge eingelegt. Trotzdem bleibt die Betriebslage im Rheintal äusserst angespannt, und schon kleinste Störfaktoren führen zu unliebsamen Folgeverspätungen.

Als zusätzliche Massnahme gelangen ab Mitte November daher Regionalzugskompositionen mit automatischer Türschliessung zum Einsatz, welche von andern Strecken abgezogen werden mussten.

Sollten die getroffenen Massnahmen zu keiner Verbesserung führen, so muss ernsthaft erwogen werden, das am 31. Mai 1987 eingeführte Regionalzugskonzept wieder aufzugeben und durch das frühere zu ersetzen, bis die nötigen Voraussetzungen durch Ausbauten der Infrastruktur geschaffen sind. Solche Ausbauten sind im Rahmen des Projekts «Bahn 2000» vorgesehen. Darin sind die Erstellung der Doppelspur zwischen St. Fiden und Goldach, die Erstellung von zwei Doppelspurinseln im Rheintal sowie der Ersatz mehrerer veralteter Sicherungsanlagen vorgesehen. Im weiteren hat der Regierungsrat des Kantons St. Gallen bereits vor einiger Zeit durch ein privates Studienbüro ein Projekt erarbeiten lassen, das die Verkehrsverbindungen zwischen Bodensee und Sargans untersucht und Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Man wird versuchen, daraus einen Nutzen für die Verbesserung der Bahnverbindungen zu ziehen.

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

87.551

Interpellation Müller-Meilen

Jubiläumsfeier 1991.

Aktion «Lernt die Eidgenossen kennen»

Festivités de 1991. Rencontre des diverses communautés linguistiques et culturelles

Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1987

Nach der Absage der fünf Innerschweizer Kantone an das umfangreiche CH 91-Programm und der Konzentration auf die Jubiläumsfeier und den «Weg der Schweiz» um den Urnersee wäre es sinnvoll, die Jahrhundertfeier durch eine «Aktion Begegnung» unter dem Motto «Lernt die Eidgenossen kennen» zu ergänzen und zu beleben. Sie könnte dazu beitragen, das Einvernehmen zwischen den verschiedenen Sprach- und Kulturgebieten zu fördern und die verschiedenen Landesteile einander näher zu bringen. Sie gäbe der Initiative und der spontanen Aktivität von Gemeinden, Familien, Vereinen, Gruppen und Firmen ein vielfältiges Feld für Austausch- und Begegnungsaktionen.

Wie stellt sich der Bundesrat zu dieser Idee?

Wo sieht er die Möglichkeit des Bundes, die Verwirklichung einer solchen Idee mitzutragen, insbesondere sich an einer Vermittlungsstelle als Basisorganisation zu beteiligen?

Texte de l'interpellation du 22 septembre 1987

Après le refus par les cinq cantons de Suisse centrale du vaste programme de manifestations de CH 91 et le retour à un projet plus modeste centré sur la célébration du 700e anniversaire et la «Voie suisse» sur les bords du lac d'Uri, il serait judicieux de compléter les festivités par des rencontres entre communautés linguistiques et culturelles de Suisse sous le thème «Apprenez à connaître vos confédérés» ou «Faites la connaissance de vos confédérés».

Un tel projet pourrait contribuer à renforcer la compréhension mutuelle entre les diverses régions de notre pays et à les rapprocher. Il ferait appel à l'initiative et à l'activité spontanée des communes, associations, groupements, entreprises et familles, et permettrait de multiples échanges et rencontres.

Que pense le Conseil fédéral de ce projet? Estime-t-il possible la participation de l'autorité fédérale à sa réalisation, notamment par une organisation de base servant à faciliter les contacts?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 11. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 novembre 1987

Nach der Ablehnung der CH 91-Vorlagen durch die Stimmbürger der Innerschweiz hat der Bundesrat beschlossen, seine Anstrengungen auf eine würdige und eindrückliche 700-Jahrfeier in Schwyz zu konzentrieren. Er hat eine Arbeitsgruppe, die «groupe de réflexion», beauftragt, bis Ende dieses Jahres ein neues Konzept zu erarbeiten. Die Gruppe hat ihre Arbeiten im September aufgenommen. Neben dieser zentralen Feier sind Veranstaltungen im ganzen Land durchaus erwünscht. Der Bundesrat hat dies den Kantonsregierungen mit Schreiben vom 24. Juni 1987 mitgeteilt. Dabei hat er darauf hingewiesen, dass derartige Unternehmen Sache der jeweiligen Veranstalter seien. Die vom Interpellanten vorgeschlagene «Aktion Begegnung» passt durchaus ins Konzept landesweiter Veranstaltungen. Sie wird von uns ausdrücklich begrüsst, kann sie doch dazu beitragen, das gegenseitige Verständnis unter den Sprach- und Kulturgruppen zu fördern, ein Anliegen, das in einer Willensnation wie der unsrigen von grösster Bedeutung ist. Aktionen dieser Art müssen indessen spontan entstehen, und sie sind der Initiative einzelner Gruppen zu überlassen. Eine Vermittlungsstelle sollte sich deshalb erübrigen. Hingegen wird später zu prüfen sein, ob eine Auskunftsstelle angezeigt wäre, die über die Aktionen informieren könnte. Gegebenenfalls würde diese Aufgabe der Organisation, die die 700-Jahrfeiern betreut, übertragen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

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

87.374

Interpellation Rechsteiner

AKW. Risiken beim Betrieb

Centrales nucléaires.

Réexamen des risques

Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1987

Nach Tschernobyl und aufgrund der inzwischen gewonnenen Erkenntnisse drängt es sich auch für die Bundesbehörden auf, die Risiken beim Betrieb der schweizerischen Atomkraftwerke neu zu überdenken. Ich ersuche den Bundesrat deshalb, folgende Fragen zu beantworten:

1. In der Wissenschaft wird postuliert, dass aufgrund der Umweltkatastrophen der letzten Zeit die Risikophilosophie, auf der die moderne Technologie aufgebaut ist, grundlegend neu überprüft werden müsse (vgl. z. B. Prof. Binswan-

Interpellation Zwingli Zugverspätungen auf der Strecke St. Gallen-Sargans

Interpellation Zwingli Liaison ferroviaire St-Gall-Sargans. Retard des trains

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.569
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1887-1888
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 027

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.