

Aufgrund dieser neuen Zusammenarbeit wäre auch ein speditiverer Bau möglich, und alle wären zufrieden.

Bundesrat **Ogi**: Die Antwort des Bundesrates vom 17. Mai 1989 nimmt eingehend zu den von Herrn Nationalrat Büttiker gestellten Fragen Stellung. Der Bundesrat hofft, Sie davon überzeugt zu haben, dass sich die SBB mit ihrer Planung nicht in der Sackgasse befinden. Ich verzichte darauf, nochmals im Detail die ganzen Verfahrensmechanismen zu erläutern.

Gegenwärtig lassen die SBB die Projekte für den Neubau Mattstetten–Rothrist erstellen. Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird streng geprüft, ob das beantragte Bauprojekt insbesondere den Schutzbestimmungen der Bundesgesetze über Natur- und Heimatschutz, Umweltschutz, Raumplanung sowie Forstpolizei Rechnung trägt. Wesentlich ist ferner, dass die SBB dann auch einen Bericht über die Umweltverträglichkeit zur Prüfung vorlegen müssen.

Im Rahmen des erwähnten Plangenehmigungsverfahrens werden die Projektunterlagen zu gegebener Zeit auch öffentlich aufgelegt. Damit erhalten die zuständigen Bundesstellen, die betroffenen Kantone, die Gemeinden, die Organisationen sowie andere Dritte Gelegenheit, allfällige Einwände oder Einsprachen zu erheben.

Den SBB kann bei der bisherigen Planung keine Vernachlässigung des Mitspracherechtes der Bevölkerung zum Vorwurf gemacht werden.

Herr Nationalrat Nussbaumer, nachdem wir die Alternativplanungen von den SBB verlangt haben, hat sich das Klima in dieser Region – ich wohne in der Nähe – auch etwas beruhigt. Die Regionalplanungsorgane sind heute an den Planungsarbeiten direkt mitbeteiligt. Der Bundesrat sieht deshalb keine Veranlassung, die SBB anzuweisen, vom eingeleiteten Vorgehen abzuweichen.

Der Vorwurf der Fehlleistungen – Sie haben ihn nicht gemacht, aber in der Interpellation Büttiker heisst es, die SBB hätten bei der Berechnung der Kosten für die «Bahn 2000» im Mittelland Fehlleistungen gemacht – ist zurückzuweisen.

Ihre Ideen, Herr Nationalrat Nussbaumer, beim Vorgehen eine Lösung analog zu den Nationalstrassen zu suchen, wollen wir bei der Neat verwirklichen. Ich verweise hier auf die Neat-Botschaft, wo wir das auch erläutert haben.

Wir machen uns im Moment auch Gedanken darüber, wie die heutige Situation bei der Realisierung von Grossprojekten besser zu gestalten wäre. Da dient uns das Vorgehen bei den Nationalstrassen als Beispiel. Aber ich möchte mich hier noch nicht abschliessend dazu äussern. Wir sind daran, das Problem eingehend zu analysieren und zu studieren.

**Präsident**: Der Interpellant ist abwesend. Sein Vorstoss ist damit erledigt.

89.378

**Interpellation Scheidegger**  
**«Bahn 2000». Neubaustrecke**  
**Mattstetten–Rothrist**  
**RAIL 2000. Nouveau tronçon**  
**Mattstetten–Rothrist**

Siehe Jahrgang 1989, Seite 1218 – Voir année 1989, page 1218

*Diskussion – Discussion*

**Le président**: L'interpellateur retire son interpellation devenue dans l'entretemps obsolète et renonce par là-même à la discussion.

90.317

**Interpellation Luder**  
**«Bahn 2000» und Neat**  
**RAIL 2000 et NLFA**

*Wortlaut der Interpellation vom 6. Februar 1990*

1. Sind die 1985 gemachten Annahmen in der Botschaft zu «Bahn 2000» über den Gütertransit nicht überholt, und kommt heute einer leistungsfähigen Alpentransversale nicht erste Dringlichkeit zu?

2. Müssen die «Bahn 2000» und die Neat nicht aus finanziellen Gründen etappiert werden und zugunsten einer Neat in erster Etappe nur diejenigen Strecken in «Bahn 2000» neu oder ausgebaut werden, die auch einer Neat dienen?

3. Könnten die Zielsetzungen von «Bahn 2000» nicht weitgehend durch neue Zugsysteme wie den italienischen Pendolino erreicht werden, wie dies schon 1982 die Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen («Spinnerclub») vorgeschlagen hat?

*Texte de l'interpellation du 6 février 1990*

1. Les hypothèses établies en 1985 dans le message sur le projet RAIL 2000 au sujet du transit des marchandises ne sont-elles pas dépassées et ne faut-il pas par conséquent accorder la priorité à une seule ligne ferroviaire à forte capacité à travers les Alpes?

2. Le projet RAIL 2000 et la NLFA ne doivent-ils pas, pour des raisons financières, être réalisés par étapes, étant entendu que dans la première de ces étapes, seuls les tronçons de RAIL 2000 pouvant également servir à une NLFA devraient être construits ou aménagés, afin de favoriser une seule NLFA?

3. Ne serait-il pas possible d'atteindre dans une large mesure les objectifs visés par le projet RAIL 2000 en mettant en service de nouvelles compositions de trains comme le Pendolino italien, ainsi que l'avait proposé en 1982 déjà la société des ingénieurs des Chemins de fer fédéraux (dite «Spinnerclub»)?

*Mitunterzeichner – Cosignataires*: Büttiker, Daepf, Dietrich, Hari, Leuenberger-Solothurn, Nussbaumer, Ruf, Rychen, Scheidegger, Scherrer, Schwab, Seiler Hanspeter, Ulrich, Wiederkehr, Wyss William, Zölch, Zwygart (17)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Im Bericht über das Konzept «Bahn 2000» und der Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen kam der Bundesrat 1985 zum Schluss, dass dem Bau neuer Transitlinien im Nord-Süd-Verkehr nicht erste Dringlichkeit zukommt. Mit besserem Zubringer zum Lötschberg, dessen Doppelspurausbau 1990 beendet sein wird, und der Gottard-Achse könne der internationale Gütertransit über das Jahr 2000 hinaus mengenmässig übernommen werden.

Die verkehrspolitische Entwicklung in Europa in Zusammenhang mit EG 92 und EWR lassen ernsthafte Zweifel aufkommen, ob die damalige bundesrätliche Meinung noch den heutigen Gegebenheiten und den heutigen Erkenntnissen entspricht. Ein Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen scheint für unser Land nur dann abzuwenden zu sein, wenn so rasch als möglich eine leistungsfähige Nord-Süd-Bahnverbindung zum Verlad von der Strasse auf die Schiene bereitgestellt wird.

Es wird kaum möglich sein, alle Vorhaben von «Bahn 2000» und Neat gleichzeitig aus der Bundeskasse zu finanzieren. Eine Prioritätensetzung und Etappierung drängt sich aus finanziellen Gründen auf. Vor allem auch deshalb, weil die schliesslichen Kosten für «Bahn 2000» wie für die Neat eine grosse Unbekannte sind. «Bahn 2000» ist heute schon 40 Prozent teurer als der 1987 angegebene Betrag von 5,4 Millionen Franken.

## **Interpellation Scheidegger "Bahn 2000". Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist**

## **Interpellation Scheidegger RAIL 2000. Nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1990   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | III  |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Sommersession                                |
| Session             | Session d'été                                |
| Sessione            | Sessione estiva                              |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 10   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 89.378                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 18.06.1990 - 14:30                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 1085-1085                                    |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 018 691                                   |

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.