

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

1. Immeubles

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le point a. (rapport sur les économies d'énergie réalisables et la réduction des émissions). Il propose de rejeter le point b. (appréciation des coûts).

2. Transports

Le Conseil fédéral propose de classer le postulat.

Abgeschrieben – Classé

89.332

**Postulat Widrig
Zugsverbindungen St. Gallen–Sargans
Liaisons ferroviaires
Saint-Gall–Sargans**

Wortlaut des Postulates vom 27. Februar 1989

Auf der 80 km langen Strecke zwischen St. Gallen und Sargans sind die Schnellzugsverbindungen mit fehlendem Stundentakt absolut ungenügend. Im Regionalzugsangebot sind mit dem Fahrplanwechsel ab Mai 1989 zusätzliche Verschlechterungen vorgesehen.

Im Rahmen des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» wird der Abschnitt St. Gallen–St. Margrethen bis 1995 praktisch durchgehend auf Doppelspur ausgebaut. Der Abschnitt St. Margrethen–Sargans im St. Galler Rheintal wird hingegen lediglich partiell auf Doppelspur erweitert. Zudem sind gemäss Terminplan SBB die Bauarbeiten für die vorgesehene Doppelspur-Inseln erst in den Jahren 1995 bis 1998 geplant.

Um die Linie St. Gallen–Sargans rascher auf einen leistungsfähigeren Stand mit kürzeren Fahrzeiten zu bringen, wird der Bundesrat gebeten, bei den SBB vorstellig zu werden, um folgende vier konkrete Massnahmen zu prüfen:

1. Im Abschnitt St. Margrethen–Sargans ist der partielle Ausbau auf Doppelspur für mehr Kreuzungsmöglichkeiten auf die Jahre 1991 bis 1995 vorzuziehen.
2. Die Ausbauten der Bahnhöfe St. Margrethen, Heerbrugg und Altstätten haben raschmöglichst, d. h. in den Jahren 1990 bis 1992, zu erfolgen.
3. Es sind Vorkehrungen für den Einsatz von zeitgemässerem Rollmaterial auf der Strecke St. Gallen–Sargans in die Wege zu leiten.
4. Der vollständige Doppelspur-Ausbau der Strecke St. Gallen–Sargans ist zu prüfen. Die Projektierungskosten sind in das nächste SBB-Budget 1990 aufzunehmen.

Texte du postulat du 27 février 1989

Les liaisons par train direct sur les 80 km qui séparent Saint-Gall de Sargans sont totalement insuffisantes. Non seulement ces liaisons ne se font pas à un rythme horaire mais il est encore prévu d'amoinrir l'offre de trains régionaux lors du changement d'horaire, en mai 1989.

Le projet RAIL 2000 prévoit de doubler la voie entre Saint-Gall et Sankt-Margrethen sur presque toute sa longueur d'ici 1995. Par contre, le tronçon Sankt-Margrethen–Sargans, dans la vallée du Rhin saint-galloise, ne sera doublé qu'en partie. En outre, le calendrier des travaux des CFF ne prévoit la construction des segments à double voie projetés qu'entre 1995 et 1998.

Afin de rendre plus rapidement la ligne Saint-Gall–Sargans performante et d'abrégier le temps de parcours, le Conseil fédéral est prié d'inviter les CFF à examiner les quatre mesures suivantes:

1. entreprendre entre 1991 et 1995 le doublement partiel de la voie entre Sankt-Margrethen et Sargans, afin d'augmenter rapidement les possibilités de croisement;

2. aménager au plus vite les gares de Sankt-Margrethen, Heerbrugg et Altstätten, soit de 1990 à 1992;

3. commencer les préparatifs nécessaires afin de mettre en circulation du matériel roulant plus moderne sur le tronçon Saint-Gall–Sargans;

4. examiner la possibilité de doubler la voie sur le segment Saint-Gall–Sargans. Les frais d'étude des projets seront imputés au budget CFF de 1990.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann, Blatter, Bühler, Columberg, David, Engler, Eppenberger Susi, Früh, Giger, Hess Otto, Kühne, Oehler, Portmann, Ruckstuhl, Segmüller, Wellauer, Zwingli (18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der SBB-Abschnitt St. Gallen–St. Margrethen bildet das östliche Ende der nationalen Ost-West-Haupttransversalen mit Ueberlagerung des internationalen Verkehrs nach München und des Verkehrs St. Gallen–Chur. Auf der südlichen Teilstrecke St. Margrethen–Sargans wirkt sich zusätzlich die internationale Linie Zürich–Innsbruck–Wien aus. Im Rahmen von «Bahn 2000» werden sowohl St. Gallen als auch Sargans zu Knotenpunkten und damit deren wichtige Verbindung aufgewertet.

Zusammen mit den Bedürfnissen der Regionalverbindungen hat dies zur Folge, dass längerfristig nur ein vollständiger Doppelspur-Ausbau St. Gallen–Sargans eine zeitgemässe Zugsverbindung im St. Galler Rheintal gewährleisten kann. Ohne diese Infrastruktur-Ausbauten können auch gutgemeinte Fahrplan-Studien keine leistungsfähigeren Schnellzugsverbindungen bei gleichzeitig befriedigendem Regionalverkehr erreichen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 13. September 1989*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 13 septembre 1989*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

89.514

**Postulat Jeanprêtre
Öffentlicher Verkehr
in der Agglomeration Lausanne
Desserte de l'agglomération
lausannoise**

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1989

Der Bundesrat wird ersucht, die SBB damit zu beauftragen, ein Konzept für den öffentlichen Verkehr im Westteil von Lausanne auszuarbeiten, das den «tramway du Sud-ouest-lausannois» (TSOL) in dessen Netz integriert.

Texte du postulat du 19 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à mandater les CFF pour étudier et mettre en place un concept des transports publics dans l'ouest lausannois intégrant dans leur réseau le Tramway du Sud-ouest-lausannois (TSOL)

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le métro de l'ouest lausannois est actuellement en construction.

Cependant, un groupe de réflexion et d'études ferroviaires de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a développé l'idée d'un raccordement au réseau CFF, du moins entre Renens et Lausanne, afin de boucler la boucle.

Dans le but d'offrir une alternative valable aux transports privés, le métro de l'ouest lausannois (TSOL) devrait être relié avec les autres transports publics. Il le sera avec les transports lausannois de bus, mais une liaison physique avec le niveau supérieur, le train, pourrait pallier les problèmes de surcharge. Dans ce même contexte, l'étude envisage un prolongement jusqu'à Morges. D'une part, parce que c'est là qu'est prévu le plus fort développement de population, d'autre part, parce que les investissements y seraient moins importants que pour un prolongement dans l'est lausannois.

Sachant que le temps presse car le TSOL est en construction, que la faisabilité dépend aussi du projet de RAIL 2000, qu'il est souhaitable que les CFF collaborent avec les transports publics constitués ou en voie de constitution, je demande que ceux-ci intègrent au plus vite la dimension régionale, soit l'étude du TSOL jusqu'à Morges.

En effet, une desserte optimale de l'agglomération lausannoise postule que l'on desserve la région des Hautes écoles en touchant aussi les villages de St-Sulpice, Denges, Prévengres, pour aboutir en gare de Morges.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. August 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 août 1989

La politique coordonnée des transports ayant été rejetée, la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons continue d'être régie par les anciennes normes, selon lesquelles le trafic public dans les agglomérations – notamment dans la région en cause – est surtout l'affaire du canton.

Les expériences faites avec l'Union des transports zurichois montrent que l'initiative d'une réalisation devrait de préférence émaner des premiers intéressés, si l'on veut que la conception des transports, à laquelle participent plusieurs entreprises, soit couronnée de succès. En général, un comité coiffe celles-ci. Bien entendu, les CFF sont représentés dans chacune de ces organisations, sans pour autant diriger eux-mêmes les débats. Cette constatation vaut également lors de l'élaboration du projet de desserte de Lausanne-Ouest.

Le Conseil fédéral fait sienne cette répartition du travail aussi dans ses propositions relatives à l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants pour le trafic d'agglomération. Avant d'accorder une aide financière, il exige cependant expressément la mise au point d'une conception du trafic. Celle-ci doit être élaborée sous la responsabilité du canton intéressé.

Si le Conseil fédéral donnait aux CFF un mandat concret, on pourrait faire valoir la nécessité de la part de la Confédération de financer les éventuelles lignes requises. Etant donné les vastes investissements consentis par le canton de Zurich dans le réseau urbain et suburbain, cela ne pourrait entrer en question, pour des raisons d'égalité de traitement, que si l'agglomération participait financièrement de façon équitable au projet.

A cela s'ajoute le fait que le Conseil fédéral ne peut donner aux CFF que des ordres de caractère général pour les inciter à oeuvrer davantage en faveur de l'agglomération. En outre, cette entreprise participe déjà activement à la concrétisation régionale du projet RAIL et Bus 2000. Un mandat isolé serait incompatible avec la marge de manoeuvre, effective ou voulue, des CFF, et avec les structures fédéralistes de notre pays.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Abgelehnt – Rejeté

89.575

Postulat Humbel Baregg-Tunnel N 1 N 1. Tunnel de Baregg

Wortlaut des Postulates vom 23. Juni 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, die Projektierung und den Bau einer dritten Röhre beim Baregg-Tunnel N 1 zu prüfen, sowie Vor- und Nachteile einer dritten Tunnelröhre aufzuzeigen.

Texte du postulat du 23 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à étudier la possibilité de percer un troisième tube dans le tunnel de Baregg sur la N 1 et à renseigner sur les avantages et les inconvénients d'un tel tube.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Am 1. Februar 1989 habe ich bezüglich Baregg-Tunnel N 1 in einer einfachen Anfrage dem Bundesrat verschiedene Fragen gestellt. Die Antworten des Bundesrates vom 26. April 1989 waren so mangelhaft, dass ich von vielen Bürgern Reklamationen erhalten habe.

Die Nationalstrassen Zürich–Bern/Basel sind die am stärksten frequentierten Verkehrsachsen der Schweiz. Sie haben verschiedene Funktionen zu erfüllen: Durchgangs-, Individual- und Nutzverkehr. Der Baregg-Tunnel N 1 spielt eine bedeutende Rolle.

Die automatischen Strassenverkehrszählungen des Bundesamtes für Strassenbau wurden bekanntgegeben. Wieviele Bewegungen pro Tag und Jahr mutmasslich im Baregg-Tunnel zu erwarten sind, wenn

– das N 3-Teilstück Birrfeld–Fricktal

– die N 4 durch das Knonauer Amt (Zug–Urdorf)

– auch die entsprechende West-Umfahrung der Stadt Zürich gebaut sein werden und dem Verkehr übergeben werden können, konnte der Bundesrat im Zusammenhang mit meiner einfachen Anfrage vom 1. Februar 1989 leider nicht beantworten. Die Antwort «Ueber die in Zukunft mutmasslich zu erwartenden Bewegungen liegen keine Zahlen vor. Das EVED wird aber bei Bedarf die notwendigen Abklärungen vornehmen lassen» kann selbstverständlich in keiner Art und Weise befriedigen. Es müssen doch rechtzeitig die Untersuchungen vorgenommen und die entsprechenden Prüfungen an die Hand genommen werden.

Es vergeht keine Woche mehr, ohne dass es grosse Verkehrstaus am Baregg gibt. Heute schon haben wir periodisch in der Region um den Baregg wegen der Staus eigentliche Verkehrschaos zu dulden. Wenn der Zwischenbericht der REPLA (Regionalplanungsgruppe Baden) zur regionalen Verkehrspolitik für das Jahr 2000 den zeitweisen Zusammenbruch des Verkehrs beim Baregg voraussieht, wie wird sich dannzumal der Verkehr in und um den Baregg auf die Region auswirken? Man spricht von flankierenden Massnahmen, um den gesamten Verkehr rund um den Baregg-Tunnel in Griff zu bekommen. Selbstverständlich sind solche flankierende Massnahmen notwendig. Aber es ist zu befürchten, dass diese nicht zum Erfolg kommen werden.

Die unbedingt erforderlichen Untersuchungen könnten doch vom EVED in Bern allein oder in Zusammenarbeit mit dem aargauischen Regierungsrat (Kantonales Baudepartement) oder sogar allenfalls mit den Verkehrsverbänden durchgeführt werden. Gerade die Lösung dieses wichtigen Problems Baregg-Tunnel müsste doch auf breiter Front angestrebt werden.

Regieren heisst Vorausschauen, heisst also Probleme frühzeitig Anpacken, um sie rechtzeitig einer Lösung heranzuführen zu können.

Postulat Jeanprêtre Oeffentlicher Verkehr in der Agglomeration Lausanne

Postulat Jeanprêtre Desserte de l'agglomération lausannoise

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.514
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1738-1739
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 820

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.