

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.

Zur Diskussion steht heute, ob es für «Bahn 2000» nicht dienlicher wäre, in moderne Zugsysteme zu investieren und somit schneller ans Ziel zu kommen, als Milliarden von Franken in umstrittene Neubaustrecken zu verbauen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. Mai 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 mai 1990

1. «Bahn 2000» ist primär ein Angebotskonzept für den Binnenverkehr. Der internationale Transit war aber von Anfang an ebenfalls in die Konzeptbearbeitung einbezogen. Die Botschaft zum Konzept «Bahn 2000» weist ausdrücklich darauf hin, dass die weiter fortschreitende Arbeitsteilung zu einem gegenüber dem Binnenverkehr überproportionalen Anstieg im Nord-Süd-Gütertausch führen wird.

Ein Grossteil der «Bahn-2000»-Investitionen wird deshalb auch mit Blick auf die Bewältigung des Transitverkehrs getätigt. Der Bedarf an Neubaustrecken und anderen Infrastrukturausbauten ergibt sich nicht nur aus der Fahrzeioptimierung zur Erreichung schlanker Anschlüsse in den Umsteigeorten. Mindestens ebenso wichtig ist die Kapazitätssteigerung, nicht zuletzt für die Bewältigung des internationalen Reise- und Güterverkehrs.

«Bahn 2000» ist deshalb in weiten Teilen eine notwendige Voraussetzung für die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale (Alp Transit), die ja nicht nur aus den Basistunnels besteht, sondern auch über leistungsfähige Zulaufstrecken verfügen muss. Die Verwirklichung beider Konzepte ist ausserdem Voraussetzung dafür, dass die einzelnen Landesteile sowohl unter sich als auch mit dem Ausland bessere Verbindungen erhalten.

2. Es entspräche nicht dem Volkswillen, sich bei «Bahn 2000» lediglich auf jene Infrastrukturmassnahmen zu beschränken, die dem Transitverkehr dienen. Das Schweizervolk hat am 6. Dezember 1987 das Konzept «Bahn 2000» gutgeheissen und sich damit eindeutig für ein landesweit besseres Angebot des umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehrs ausgesprochen.

Das Konzept «Bahn 2000» käme nicht zum Tragen, wenn es nur halbwegs realisiert würde. Unser Bahnsystem braucht zudem zur Beseitigung von Engpässen auch abseits der eigentlichen Transitstrecken dringend einen Infrastrukturausbau.

Eine gewisse Etappierung im finanziellen Mitteleinsatz ist durch den zeitlichen Ablauf der beiden Projekte («Bahn 2000» und Alp Transit) vorgegeben. In bezug auf den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale stehen wir in der Entscheidungsphase. Der Lötschberg-Basistunnel soll zwar um das Jahr 2000 und die neue Gotthardachse etwa im Jahre 2010 fertiggestellt sein. Die finanzielle Hauptbelastung für die neue Eisenbahn-Alpentransversale wird aber im nächsten Jahrzehnt anfallen.

«Bahn 2000» dagegen ist bereits in Ausführung. Nach dem Mittelfristplan der SBB steigen die Aufwendungen für «Bahn 2000» von 176 Millionen Franken auf 688 Millionen Franken im Jahre 1995. Keine weiteren Bauverzögerungen vorausgesetzt, wird das Höchstmass der jährlichen Belastung für «Bahn 2000» in den Jahren 1997 und 1998 erreicht sein.

Es besteht nach wie vor das Ziel, «Bahn 2000» bis zur Jahrhundertwende zu verwirklichen. Bedingt durch den unterschiedlichen Entscheidungs- und Planungsstand der beiden Projekte wird die schweizerische Eisenbahn-Alpentransversale das Projekt «Bahn 2000» gewissermassen ablösen.

Die finanzielle Belastung des Bundeshaushaltes durch die beiden Projekte ist zwar beachtlich. Massgebend ist aber der daraus resultierende gesamtwirtschaftliche Nutzen. Die Finanzierung auf dem Anleihensweg ist auch verkraftbar. Aus heutiger Sicht führt sie nicht zu einer Verdrängung privater Investoren am Kapitalmarkt.

3. Züge, deren Wagenkasten bei der Fahrt durch die Kurven nach innen neigen, können kurvenreiche Strecken schneller befahren als die Züge konventioneller Bauart. Die Fahrzeioptimierung für schlanke Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen lässt sich damit unter Umständen durch den Einsatz von Pendolino-Zügen kostengünstiger erreichen als durch die Trassierung von neuen Strecken.

Bekanntlich ist aber die Kapazität einer Strecke desto geringer, je grösser die Geschwindigkeitsunterschiede der einzelnen Züge sind. Pendolino-Züge führen somit zu einer Verminderung der Streckenkapazität und können daher als zweckmässige Lösung nur auf Linien in Frage kommen, die über ausreichende Kapazität verfügen. Mit dem Einsatz von Pendolino-Zügen auf den stark belasteten Strecken würden die Neubaustrecken nicht überflüssig, sondern erst recht notwendig.

Für bestimmte Verbindungen aber, vorab im internationalen Mittelstreckenverkehr, die über wenig belastete Strecken führen, werden die Einsatzmöglichkeiten von Zügen mit Querneigung zusammen mit den Nachbarbahnen geprüft. Die SBB haben Anfang 1990 vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement einen entsprechenden Prüfungsauftrag erhalten.

Luder: Ich stelle in meiner Interpellation Fragen zur Prioritätensetzung bei den Bahnbauprojekten in unserem Lande und frage den Bundesrat an, ob sich nicht etwas geändert habe seit der Botschaft über «Bahn 2000». Ich bin nur zum Teil befriedigt von der Antwort, weil in der Botschaft über «Bahn 2000» auf Seite 24 geschrieben steht: «Es kann damit angenommen werden, dass die Kapazitäten der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse für den internationalen Gütertransit bis über das Jahr 2000 hinaus mengenmässig genügen.» Das sagt die Botschaft aus, und heute stehen wir wirklich vor einer anderen Situation. Wir haben gehört: Bis ins Jahr 2000, vielleicht 2002 oder 2005, sollte der Lötschberg-Basistunnel fertig sein, und der Gotthardtunnel sollte im Bau sein. Wir müssen den 40-Tonnen-Korridor verhindern. Ich stelle hier die Behauptung auf oder sage einfach aus, dass das Transitkonzept, das dem Schweizervolk zu «Bahn 2000» vorgelegt wurde, heute nicht mehr stimmt. Darum bin ich nicht befriedigt von der Antwort zur Interpellation.

Der Bundesrat hat sich nicht dazu bekennen können, dass das Transitkonzept zum Zeitpunkt dieser Botschaft im Vergleich zu heute einfach überholt ist.

Bundesrat Ogi: Es entspräche nicht dem Volkswillen, sich bei «Bahn 2000» nur auf jenen Ausbau zu beschränken, der dem Transitverkehr dient. Ich bezweifle, ob Herr Nationalrat Luder die Situation richtig sieht, wenn er sagt, das Transitkonzept sei aus heutiger Sicht falsch. Sie wissen, was in Osteuropa passiert ist, und es ist durchaus möglich, dass wir in bezug auf die Verkehrsentwicklung – namentlich West-Ost und umgekehrt – noch mit Ueberraschungen rechnen müssen.

Eine gewisse Etappierung im finanziellen Mitteleinsatz ergibt sich, weil «Bahn 2000» sich bereits in Ausführung befindet, das Projekt Neat dagegen erst in der Entscheidungsphase ist. Gott sei Dank hat heute nachmittag Ihr Rat beschlossen, die Neat-Botschaft wenigstens als Zielvorstellung bis März 1991 zu beraten. Das ist eine grosse Herausforderung. Ich hoffe, Sie werden diese von Ihnen gestellten Ziele erreichen können.

Herr Nationalrat Luder fragt auch, ob es möglich wäre, gewisse Neubaustrecken durch einen Pendolino zu ersetzen. Ich darf Ihnen sagen, dass ich das jetzt genau wissen will. Zu diesem Zweck haben wir auch bei der ETH in Zürich ein Gutachten verlangt, das auf Ihre Frage genau Auskunft geben wird.

Wir sind aufgrund der heutigen Beurteilung und der heutigen Kenntnisse der Meinung, dass für das Mittelland der Pendolino nicht als Ersatz für die Neubaustrecken herangezogen werden kann. Dass der Pendolino für Strecken wie Lötschberg-Simplon, Zürich-München und allenfalls auch Zürich-Wien in Frage kommen könnte, ist durchaus möglich. Aber er ersetzt aus den Ihnen bereits erläuterten Gründen nicht die Neubaustrecken.

Ich ziehe deshalb folgendes Fazit: Mit «Bahn 2000» wird landesweit, nicht nur im Mittelland, ein besseres Angebot angestrebt. Würden nur Ausbauten für den Transitverkehr verwirklicht, liefe dies der Zielsetzung des Konzeptes zuwider. Eine Etappierung von «Bahn 2000» und Neat ergibt sich zwangsläufig. Sie wissen ja, dass wir einen sogenannten Kapazitätssprung im Jahre 2000, 2005 erreichen können, weil uns

«Bahn 2000» eine neue Bahn praktisch von Basel via Olten nach Bern bringen wird. Wenn Sie die Neat-Botschaft und das Konzept rasch behandeln, wird es möglich sein, im Jahre 2000 oder 2005 den Lötschberg-Basistunnel zur Verfügung zu haben und damit Europa eine erste Mini-Alpentransversale in kürzester Zeit anzubieten. Das ist verhandlungstaktisch sehr wichtig, weil es auch Projekte am Brenner und am Mont-Cenis gibt. Und schliesslich: Den Einsatz des Pendolinos prüfen wir; aber aufgrund unseres heutigen Wissensstandes ersetzt er die Neubaustrecken für die «Bahn 2000» nicht.

Le président: L'interpellateur est satisfait de la nouvelle réponse du Conseil fédéral.

90.335

**Postulat Ruckstuhl
Neat. Anschluss der Ostschweiz
NLFA. Raccordement
de la Suisse orientale**

Wortlaut des Postulates vom 7. Februar 1990

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie der Anschluss der Ostschweiz an die Neat rasch und konkret im Projekt einer neuen Alpentransversale integriert und verwirklicht werden kann.

Texte du postulat du 7 février 1990

Le Conseil fédéral est prié d'examiner les moyens d'intégrer promptement le raccordement de la Suisse orientale au projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann, Baggi, Bundi, Caccia, Columberg, Danuser, David, Déglise, Dietrich, Eisenring, Engler, Eppenberger Susi, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Früh, Hösli, Humbel, Kühne, Lanz, Nussbaumer, Oehler, Pini, Portmann, Rechsteiner, Rutishauser, Schmidhalter, Segmüller, Seiler Rolf, Widrig, Zwingli (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Bundesrat hat sich im Juli 1989 in der Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zugunsten einer Neat-Variante «Gotthard-Basistunnel» ausgesprochen. Damit werden die Alternativen «Gotthard-Ost» und «Splügen» kaum realisiert werden können. Dieser Entscheid trägt nun aber den berechtigten Anliegen der Ostschweiz in keiner Weise Rechnung. Ihre Verkehrsprobleme werden nicht gelöst. Die absehbare Verkehrslawine, die sich durch die Ergänzung des Autobahnnetzes im süddeutschen Raum über die Ostschweiz, namentlich das St. Galler Rheintal, sowie die San-Bernardino-Route ergiessen wird, muss in einem Neat-Entscheid ebenfalls mitberücksichtigt werden. Dies kann nur durch konkrete Alternativen und Anschlüsse an die Neat glaubwürdig verwirklicht werden. Daher müssen die Forderungen der Ostschweiz in die Botschaft des Bundesrates einfließen, und die entsprechenden finanziellen Kredite müssen im Rahmenkredit enthalten sein.

Für die Ostschweiz kommen dabei vor allem folgende sechs mögliche Anschlussmassnahmen in Frage:

- Bau einer leistungsfähigen Verbindung Ostschweiz-Zentral-schweiz (Satteltunnel);
- Ausbau der Rheintal-Walensee-Linie (Doppelspur);
- Güterterminals in der Ostschweiz (St. Margrethen-Buchs-Landquart);
- Ausbau der Linie St. Gallen-Pfäffikon;
- Ausbau des Bahnhofs St. Gallen;
- Ausbau der Bodensee-Linie.

Der Bundesrat wird beauftragt, die obgenannten berechtigten Forderungen der Ostschweiz für einen Anschluss an das Neat-Programm zu prüfen und in seinen künftigen Entscheidungen mitzuberücksichtigen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 25. April 1990*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 25 avril 1990*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.418

**Interpellation Béguelin
Lötschberg-Simplon-Achse.
Schweizerische Antwort
auf italienische Projekte
Axe du Lötschberg-Simplon.
Réponse de la Suisse
aux projets italiens au sud du Simplon**

Wortlaut der Interpellation vom 14. März 1990

Am 1. März sah sich der italienische Verkehrsminister Carlo Bernini den Stand der Arbeiten am neuen Rangierbahnhof von Domodossola II an. Bei dieser Gelegenheit wurde ein Projekt zur Verbesserung der Verbindungen südlich des Simplons vorgestellt, das Investitionen von rund einer Milliarde Schweizer Franken beinhalten würde. Italien möchte auf diese Weise die Eröffnung der ersten Achse der neuen Alpentransversalen voll nützen können.

- Wie gedenkt der Bundesrat konkret auf das sehr erfreuliche Engagement Italiens zu antworten?
- Ist der Bundesrat nach dieser Willensäusserung Italiens immer noch der Ansicht, sein minimalistisches Konzept eines als «Ergänzung» gedachten Lötschberg-Basistunnels entsprechende den Erwartungen Italiens und Europas?
- Frankreich ist zurzeit sehr bemüht, Italien für den Bau einer neuen Linie unter dem Mont-Cenis zu gewinnen. Sollte die Schweiz sich nicht mit mehr Entschlossenheit für die Simplon-Achse einsetzen, damit unsere Nachbarn im Süden hauptsächlich in diese Linie anstatt in diejenige des Mont-Cenis investieren?

Texte de l'interpellation du 14 mars 1990

Le 1er mars, M. Carlo Bernini, ministre italien des transports, est venu constater l'état d'avancement des travaux de la nouvelle gare marchandises de Domodossola II. A cette occasion, un projet d'amélioration des liaisons au sud du Simplon, représentant un investissement de l'ordre d'un milliard de francs suisses, a été présenté. L'Italie veut ainsi pouvoir bénéficier pleinement de l'ouverture du premier axe des nouvelles transversales alpines.

- Comment le Conseil fédéral compte-t-il répondre concrètement à cet engagement très positif de l'Italie?
- Le Conseil fédéral estime-t-il encore, après cette manifestation de la volonté italienne, que sa conception «complémentaire» minimaliste du tunnel de base du Lötschberg répond à l'attente de l'Italie et de l'Europe?
- L'Italie est actuellement très sollicitée par la France pour construire une nouvelle ligne sous le Mont-Cenis. La Suisse ne devrait-elle pas montrer une plus grande détermination avec l'axe du Simplon, afin d'encourager nos voisins du Sud à investir en priorité sur cette ligne plutôt que sur celle du Mont-Cenis?

Interpellation Luder "Bahn 2000" und Neat

Interpellation Luder RAIL 2000 et NLFA

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	90.317
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1085-1087
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 692

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.