

ferroviaires au titre du rapprochement tarifaire présentent des inégalités choquantes entre les diverses régions de notre pays, notamment entre les régions jurassiennes et alpestres. Malgré la motion acceptée par le Conseil des Etats et d'autres interventions parlementaires ou des différents cantons, rien n'a été entrepris pour apporter un correctif à une situation qui pénalise non seulement les compagnies concernées, mais également les régions desservies.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. November 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 novembre 1990*

Dans son développement, l'auteur de l'interpellation constate que les indemnités versées pour le manque à gagner au titre du rapprochement tarifaire varient fortement d'une région à l'autre.

Le Conseil fédéral s'est déjà prononcé sur cette question en répondant à l'interpellation Gloor du 18 juin 1986 portant le titre «Rapprochement des tarifs»; notre détermination d'alors est toujours valable. L'indemnité dépend du volume du trafic, d'une part, et du niveau des prix appliqués avant l'entrée en vigueur du rapprochement tarifaire, d'autre part. Ces deux éléments conduisent nécessairement à des pertes de recettes différentes, c'est-à-dire que la différence est inhérente au système.

Quant à la suite donnée par le Conseil fédéral à la motion de la Commission des finances du Conseil des Etats, du 27 mai 1986, nous répondons comme il suit:

Durant l'année en cours, l'Office fédéral des transports a analysé en détail l'arrêté sur le rapprochement tarifaire (entreprises de chemins de fer et d'automobiles) dans le sens des considérants de la motion. D'autres alternatives répondant mieux à la situation actuelle ont également été examinées sur la base de la législation applicable au transport public.

Le Conseil fédéral présentera diverses solutions à la faveur de la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer, qui sera prochainement soumise à une procédure de consultation. Ce procédé permet d'inclure les observations des milieux intéressés dans la phase préliminaire de révision ou de modification plus fondamentale du rapprochement tarifaire.

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

90.787

## **Interpellation Hänggi**

### **Terminplan für den Ausbau der SBB-Linie Basel–Delsberg**

### **Aménagement de la ligne CFF Bâle–Delémont**

*Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1990*

Die Realisierung der «Bahn 2000» scheint in Rückstand zu geraten, weil die Linienführung verschiedener Teilstrecken wie zum Beispiel Basel–Olten oder Olten–Bern nach wie vor umstritten sind.

Es stellt sich deshalb die Frage, ob der Bundesrat nicht die Prioritäten etwas anders setzen sollte.

So zum Beispiel der Ausbau der Linie Basel–Delsberg. Diese Strecke erschliesst einen grossen Teil der Agglomeration Basel. Die Verkehrsverhältnisse sind auf dieser Linie sowohl technisch wie auch organisatorisch (Fahrplan) unbefriedigend. Dabei muss auch das Projekt der S-Bahn Basel berücksichtigt werden.

Ich bitte deshalb den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche terminlichen Verschiebungen haben sich bis heute bei der Realisierung der «Bahn 2000» ergeben?
2. Wie beurteilt der Bundesrat dabei die Möglichkeit, andere Teil- oder Nebenstrecken vorzuziehen?
3. Wie sieht dies konkret für den Ausbau der Linie Basel–Delsberg auf Doppelspur aus?  
Gibt es einen Terminplan?
4. Besteht für diese Linie auch eine Planung, wie die Kapazität ohne Ausbau kurzfristig erhöht werden könnte?

*Texte de l'interpellation du 3 octobre 1990*

La réalisation de RAIL 2000 semble avoir pris du retard, car le tracé de certains tronçons (par exemple celui de Bâle à Olten et celui d'Olten à Berne) fait toujours l'objet de contestations. On peut dès lors se demander si le Conseil fédéral ne devrait pas modifier quelque peu les priorités, notamment en aménageant le tronçon qui va de Bâle à Delémont, vu que ce dernier traverse une grande partie de l'agglomération bâloise, que les liaisons y sont insatisfaisantes du point de vue technique et organisationnel (horaire) et qu'il faut aussi tenir compte du projet de R.E.R. bâlois.

Je demande donc au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quels retards a-t-on enregistrés jusqu'ici dans la réalisation de RAIL 2000?
2. Que pense le Conseil fédéral de la possibilité de privilégier d'autres tronçons des lignes secondaires?
3. Qu'en est-il concrètement du dédoublement de la ligne Bâle–Delémont? Y a-t-il un calendrier?
4. Dispose-t-on pour cette ligne aussi d'un plan d'action qui permettrait, sans dédoublement de la voie, d'augmenter sa capacité en peu de temps?

*Mitunterzeichner – Cosignataire:* Theubet

(1)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. November 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 novembre 1990*

1. Bei der Realisierung einzelner Vorhaben von «Bahn 2000» haben sich Terminverschiebungen von bis zu 2 Jahren ergeben. Es ist aber nach wie vor das Ziel, «Bahn 2000» termingerecht, d. h. bis zum Jahre 2000 zu verwirklichen. Gefährdet ist der Termin vor allem bei den Projekten Muttenz–Olten und Rothrist–Mattstetten. Diese Neubaustrecken haben im Angebotskonzept «Bahn 2000» gleichsam «Rückgratfunktion», weshalb sie in der Planung prioritär behandelt werden. Wie rasch der Bahnbau vorankommt, wird zu einem schönen Teil durch das Plangenehmigungsverfahren bestimmt. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat deshalb eine Arbeitsgruppe eingesetzt, mit dem Auftrag zu prüfen, wie das Plangenehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden kann, ohne die Rechte der Betroffenen zu beschneiden.

2. Baureife Projekte auf Nebenstrecken und nicht bestrittene Abschnitte von Neubaustrecken werden, soweit sich sinnvolle Bauetappen ergeben, zeitlich vorgezogen, um eine Kumulation von Bauvorhaben in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre zu vermeiden. Im Bau sind zum Beispiel das dritte Gleis von Basel nach Muttenz und die Grauholzlinie Mattstetten–Bern. Die Fertigstellung dieser Projekte ist auf 1993 bzw. 1994 vorgesehen. Kaum bestritten sind bei den Neubaustrecken zwischen Basel und Bern der Abschnitt Muttenz–Liestal, die Linienführung parallel zur Autobahn N1 zwischen Mattstetten und Koppigen sowie der Abschnitt zwischen Roggwil und Rothrist.

3. Das Vorprojekt für den Ausbau der Strecke Basel–Delsberg liegt vor. Es ist so aufgebaut, dass die Arbeiten abschnittsweise vorangetrieben werden können. Doppelspurinseln werden dort erstellt, wo Zugkreuzungen stattfinden. Gemäss aktuellem Fahrplankonzept «Bahn 2000» betrifft dies die Bereiche

von Soyhières und Grellingen–Laufen. Auf den Bahnhöfen sind Mittelperrons mit schienenfreiem Zugang (Personenunterführungen) und der Ersatz oder die Modernisierung von Stellwerkanlagen vorgesehen. Die Plangenehmigung vorbehalten, könnten die Ausbauten ab 1993 begonnen und auf Ende der neunziger Jahre abgeschlossen werden.

4. Ohne Ausbau kann die Kapazität der Linie Basel–Delsberg nicht erhöht werden. Kurzfristige Leistungssteigerungen sind nicht möglich, da die Streckenkapazität heute ausgeschöpft ist. Es können auch keine längeren Personenzüge geführt werden. Die Perronanlagen sind nicht dafür ausgelegt. Für Züge mit Doppelstockwagen ist der Querschnitt der Tunnels zu klein.

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

90.814

## Interpellation Aregger

### Hauptstrassennetz. Erweiterung und Finanzierung

### Réseau des routes principales. Extension et financement

*Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1990*

1. Nach welchem Verfahren wird der Bundesrat die Neuklassierung des schweizerischen Hauptstrassennetzes vornehmen?
2. Wie lautet der Terminplan bis zum Abschluss des Verfahrens?
3. Welche Mittel aus Treibstoffzollerträgen gedenkt der Bundesrat im nächsten Budget und im Finanzplan für das Hauptstrassennetz zur Verfügung zu stellen?
4. Ist der Bundesrat insbesondere bereit, parallel zur Netzerweiterung zusätzliche Kredite im Budget aufzunehmen?

*Texte de l'interpellation du 4 octobre 1990*

Questions au Conseil fédéral:

1. Selon quelle procédure effectuera-t-il la nouvelle classification du réseau suisse des routes principales?
  2. Quel sera le calendrier suivi jusqu'à la conclusion de la procédure?
  3. Quelles ressources provenant du produit des droits sur les carburants compte-t-il affecter à ce réseau aux prochains budget et plan financier?
  4. Est-il disposé en particulier à inscrire au budget des crédits supplémentaires concurremment à l'extension du réseau?
- Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aliesch, Basler, Etique, Giger, Hildbrand, Kohler, Schmidhalter, Schnider, Steinegger, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widrig (13)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die meisten Rand- und Bergregionen sind nicht durch das Nationalstrassennetz erschlossen. Für sie sind wesentliche Verbesserungen im Hauptstrassennetz lebenswichtig. Durch die Umfahrung verkehrsgeplagter Dörfer und durch Sicherungsbauten gegen Naturgewalten sind die kantonalen Budgets sehr belastet. Entsprechend zahlreich sind denn auch die Gesuche der Kantone um Erweiterung des Hauptstrassennetzes. Viele dieser Gesuche sind seit Jahren pend-

Demgegenüber wurden im letzten Budget den Kantonen 110 Millionen Franken weniger zur Verfügung gestellt, als für die Erfüllung ihrer Aufgaben notwendig wären.

In dieser Gegenläufigkeit besteht ein unverständlicher Widerspruch. Die mehrfach angekündigte und noch nicht erfolgte Netzerweiterung ist vorzunehmen, und es ist ihr durch eine angemessene Budgetaufstockung Rechnung zu tragen. Der Interpellant erwartet eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 21. November 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

*du 21 novembre 1990*

Zur Verbesserung oder zum Ausgleich der erschwerten Produktions- und Lebensbedingungen in den Berggebieten gewährt der Bund erhöhte oder zusätzliche Beiträge aufgrund des Landwirtschaftsgesetzes (SR 910.1), des Bundesgesetzes über Bewirtschaftungsbeiträge an die Landwirtschaft mit erschwerten Produktionsbedingungen (SR 910.2) und des Bundesgesetzes über Investitionshilfen für Berggebiete (SR 901.1).

Auf dem Gebiet des Strassenbaus erhalten die Gebirgskantone für die Nationalstrassen im Alpengebiet nach Artikel 7 des Treibstoffzollgesetzes (TZG SR 725.116.2) und für die als Alpenstrassen charakterisierten Hauptstrassen nach Artikel 13 TZG ebenfalls erhöhte Bundesbeiträge. Priorität genießen auch die Schutzbauten gegen Naturgewalten längs Strassen, an die der Bund nach Artikel 31 TZG Beiträge entrichtet. Nach Artikel 34 Absatz 2 TZG erhalten ferner die finanz- und bevölkerungsschwachen Kantone zusätzlich zu den nicht werkgebundenen Beiträgen, die 1990 190 Millionen Franken betragen, einen Finanzausgleich von 173 Millionen Franken, der vorwiegend den Bergkantonen zufließt; zudem werden ihnen zur Milderung überdurchschnittlicher Lasten Beiträge von 21 Millionen Franken gewährt.

In bezug auf die Zuteilung der Finanzmittel für den Ausbau des Hauptstrassennetzes hat sich gezeigt, dass die angemeldeten Begehren der Kantone die Möglichkeit der Realisierbarkeit weit überschreiten. Der Grund liegt weniger im Finanzierungsproblem als vielmehr im zunehmend schwieriger werdenden Projektierungsverfahren. Der Bundesrat hat aber in Würdigung der echten Bedürfnisse, die aus den kantonalen Planungen hervorgehen, für den Voranschlag 1991 und die Finanzplanung 1992–1994 die Mittelzuteilung für den Ausbau der Hauptstrassen von 190 Millionen Franken im laufenden Jahr auf 266 bis 302 Millionen Franken 1991–1994 erhöht. Durch die damit entstehende Entlastung der Kantone im Kantonsstrassenbau werden Mittel frei, die sie zugunsten der Rand- und Bergregionen einsetzen können.

Eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes aufgrund der von den Kantonen angemeldeten Begehren ist in Prüfung. Mit einer solchen Erweiterung durch Einbezug bestimmter Strassen ins Hauptstrassennetz allein ist aber der Sache und dem Anliegen des Interpellanten nicht gedient; in der Folge müssten auch die entsprechend erhöhten Kredite nicht nur des Bundes, sondern auch der Kantone und der Gemeinden zur Verfügung gestellt werden, und im Planungsverfahren müssten zudem die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des gesteigerten Ausbaustandards, wie er den Hauptstrassen zu entsprechen hat, belegt und beschlossen werden.

Konkret können die vom Interpellanten gestellten Fragen wie folgt beantwortet werden:

1. Die Prüfung erfolgt durch eine vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzte Arbeitsgruppe aufgrund der in Artikel 12 TZG festgelegten Kriterien über das vom Bundesrat zu bezeichnende Hauptstrassennetz.
2. Es ist vorgesehen, die Prüfung der eingegangenen Begehren der Kantone bis Ende Jahr abzuschliessen, so dass nach einer Vernehmlassung bei den Kantonen in der ersten Hälfte 1991 der Bundesrat beschliessen kann.
3. Der Bundesrat hat im Voranschlag für 1991 266 Millionen Franken für den Ausbau der Hauptstrassen vorgesehen und in der Finanzplanung 1992–1994 268 bis 302 Millionen Franken.

## **Interpellation Hänggi Terminplan für den Ausbau der SBB-Linie Basel-Delsberg**

## **Interpellation Hänggi Aménagement de la ligne CFF Bâle-Delémont**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.787
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2470-2471
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 388

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.