

1. Quelles seraient les possibilités d'augmenter la capacité des transversales alpines existantes si
 - a. les transversales principales Bâle–Chiasso et Bâle–Domodossola étaient équipées d'une commande automatique linéaire de la marche des trains, système que les CFF ont déjà testé avec succès entre 1970 et 1980?
 - b. à partir de 1994, tous les trains de marchandises circulant sur la route du Saint-Gothard avaient la longueur maximum de 700 mètres, comme c'est déjà le cas pour les trains servant au ferroutage?
2. En combien de temps pourrait-on obtenir de telles augmentations des capacités? Quels seraient les investissements nécessaires à cet effet?
3. Est-il exact que le système électronique que les CFF sont en train d'installer n'est pas le plus moderne? Pourquoi?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bühmann, Diener, Gonseth, Hafner Rudolf, Meier Hans (5)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1a. Die deutsche Regierungskommission Bahn hat in ihrem Schlussbericht, der im Dezember 1991 publiziert worden ist, festgehalten, dass die Kapazitäten der Hauptstrecken durch Ausrüstung mit LZB um mindestens einen Drittel gesteigert werden können. Das System erlaubt eine dichtere Zugfolge und damit mehr Züge pro Zeiteinheit.

Die SBB haben bereits in den siebziger Jahren in der Leventina und zwischen Turgi und Koblenz Versuche angestellt. Die Versuche waren erfolgreich. Wegen angeblich zu hohen Kosten wurde die Sache aber wieder begraben. Heute ist die Elektronik weit besser und billiger als vor 15 oder 20 Jahren. In Deutschland rechnet man für die Umrüstung mit Kosten von einer halben Million Deutsche Mark pro Kilometer. Die Strecke Basel–Chiasso umfasst 296 Kilometer, die Elektronisierung würde also bei dieser Rechnungsbasis rund 150 Millionen Franken kosten. Ein Vergleich: Der Huckepackkorridor kostet unser Land rund 1,4 Milliarden Franken. Nach Angaben der erwähnten deutschen Kommission übertrifft diese Möglichkeit zur kurzfristigen Leistungssteigerung «alle Alternativen im Nutzen-Kosten-Verhältnis mit grossem Abstand.»

Wenn wir von den künftigen Kapazitäten auf den Nord-Süd-Transitachsen nach der Fertigstellung von «Bahn 2000» (rund 37 Millionen Tonnen) ausgehen, wäre dies eine Kapazitätserweiterung von rund 12 Millionen Tonnen. Zum Vergleich: Die Kapazität des Huckepackkorridors, der 1,4 Milliarden Franken kostet, wird von den SBB mit 480 000 Sendungen bzw. 10,5 Millionen Nettotonnen pro Jahr angegeben.

1b. Der Bau des Huckepackkorridors ermöglicht ab 1994 die Führung von 700 Meter langen Huckepackzügen. Die Züge werden am Berg von zwei Lokomotiven gezogen und von einer dritten geschoben werden. Alle drei Lokomotiven werden per Funk von einem einzigen Lokführer bedient. Es ist nicht einzusehen, warum andere Güterzüge nicht ebensolang sein können wie die Huckepackzüge, sofern das Maximalgewicht nicht überschritten wird.

Nach Schätzungen dürften 1994 neben den 58 Huckepackzügen 110 normale Güterzüge auf den beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg verkehren. Wenn deren Länge und Gewicht nur schon um 10 Prozent gesteigert werden könnten, so bedeutete dies Mehrkapazitäten von 1 bis 3 Millionen Tonnen pro Jahr.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. November 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 novembre 1992

Am 27. September 1992 wurde die Neat vom Volk angenommen. Die Interpellation hat deshalb nicht mehr den gleichen Stellenwert. Die Fragen des Interpellanten beantworten wir wie folgt:

Durch die vom Interpellanten vorgeschlagenen Massnahmen kann die Kapazität kaum gesteigert werden.

Massgebend für die Kapazität einer Strecke sind die Zugfolgezeiten, und diese wiederum hängen vom Bremsweg ab. Wenn die Blockabschnitte kaum länger sind als der Bremsweg, wie

das heute am Gotthard der Fall ist, so bringt auch die Linienzugsbeeinflussung keinen nennenswerten Kapazitätsgewinn. Es wird nie möglich sein, alle Züge mit der maximal möglichen Nutzlast und mit der maximal möglichen Länge über den Gotthard zu führen. Bei der Kapazitätsberechnung sind tageszeitliche und saisonale Schwankungen zu berücksichtigen. Im übrigen ist die vom Interpellanten vorgeschlagene Lösung teurer (es braucht dafür drei Lokomotiven statt einer) und im Wagenladungsverkehr in technischer Hinsicht noch nicht bis in alle Details ausgereift.

Die europäischen Bahnen sind zurzeit daran, die Frage der künftigen europakompatiblen Zugsicherung in einer Studiengruppe vertieft zu prüfen. Es werden auch Systeme der Linienzugsbeeinflussung evaluiert. Die SBB sind an diesen Arbeiten massgebend beteiligt. Die Resultate werden für die SBB wegleitend sein.

Auch die modernste Elektronik kann allerdings an den oben erwähnten Sachverhalten nicht viel ändern. Im übrigen ist das, was die SBB heute einbauen, in keiner Weise eine veraltete Technik.

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

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Verschoben – Renvoyé

92.3147

Interpellation Thür

Neat-Ablehnung und zweiter Autotunnel am Gotthard

Rejet de la NLFA et deuxième tunnel routier du Gotthard

Wortlaut der Interpellation vom 20. März 1992

Bundesrat Adolf Ogi hat kürzlich darauf hingewiesen, dass die Ablehnung der Neat zwingend den Bau eines zweiten Autotunnels am Gotthard provozieren würde. Im Zusammenhang mit dieser Drohung stellen sich einige grundsätzliche Fragen:

1. Welche Rechtslage ist beim Bau eines zweiten Autotunnels am Gotthard zu berücksichtigen? Wäre dieser Tunnel als Neubaustrecke zu betrachten, welche dem Parlament zur Entscheidung vorgelegt werden müsste und gegen welche das fakultative Referendum ergriffen werden kann, oder liegt der Entscheid hierüber in der alleinigen Kompetenz des Bundesrates, weil es sich um den Ausbau einer bestehenden Linie handelt?

2. Wenn letzteres der Fall wäre, ist die Drohung von Bundesrat Ogi so zu verstehen, dass der Bundesrat bei einer Ablehnung des heutigen Neat-Projektes den Bau eines zweiten Autotunnels beschliessen würde? Liegen solche Pläne bereits vor? Sind der EG diesbezüglich irgendwelche Zusicherungen gemacht worden? Wäre der Bundesrat bereit, wenn der Entscheid in seiner Kompetenz liegen würde, das Projekt dem Parlament zur Entscheidung zu unterbreiten und einen Volksentscheid zu ermöglichen?

3. Ist der Bundesrat bereit, im Falle eines ablehnenden Neat-Entscheidunges dem Parlament ein redimensioniertes Projekt vorzulegen, welches finanziell tragbar ist, den Umweltschutzanliegen und den Anliegen des Regionalverkehrs der von der Linienführung betroffenen Kantone Rechnung trägt, den Gütertransitverkehr verbindlich auf die Schiene bringt und auch garantiert, dass der Gütertransit die von ihm verursachten Kosten vollumfänglich deckt (Internalisierung der externen Kosten)?

4. Gegenüber einem Radiojournalisten hat EG-Kommissar Van Miert darauf hingewiesen, dass eine Neat-Ablehnung schlimm für Europa, aber noch schlimmer für die Schweiz wäre. Ist diese Aeusserung aus der Sicht des Bundesrates als Drohung zu verstehen? Ist dem Bundesrat bekannt, was Herr Van Miert darunter versteht? Hat der Bundesrat abgeklärt, ob die EG bereit wäre, bei einem ablehnenden Neat-Entscheid den Transitvertrag neu zu verhandeln? Gibt es Anhaltspunkte oder sogar Gewissheiten, dass die EG mit einem redimensionierten Projekt einverstanden wäre, welches sich auf eine Transitachse beschränken würde und welches die unter Ziffer 3 aufgeführten Bedingungen erfüllt. Hat der Bundesrat diesbezügliche Sondierungen vorgenommen? Wenn nein, warum nicht?

5. Ist mit der EG im Rahmen des Transitvertrages über eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft an den horrenden Kosten einer Alpentransitlinie verhandelt worden? Weshalb ist eine solche Beteiligung nicht vorgesehen, nachdem im Transitvertrag nicht konkret festgelegt worden ist, wie und in welchem Zeitraum die Kostendeckung für alle Verkehrsträger realisiert werden soll, und umgekehrt der Bundeshaushalt massiv in die roten Zahlen geraten ist?

Texte de l'interpellation du 20 mars 1992

Le conseiller fédéral Adolf Ogi a récemment affirmé que le rejet de la NLFA obligerait inévitablement à percer un deuxième tunnel routier sous le Saint-Gothard. Certaines questions de principe se posent au sujet de cette menace:

1. Quelle serait la situation juridique déterminante pour la construction d'un second tunnel routier du Saint-Gothard? Ce tunnel devrait-il être considéré comme un nouvel ouvrage dont la construction requerrait par conséquent une décision du Parlement sujette au référendum facultatif ou au contraire sa réalisation relève-t-elle de la compétence exclusive du Conseil fédéral, parce qu'il s'agirait de l'aménagement d'un tronçon de route déjà construit?

2. Dans ce dernier cas, la menace agitée par le conseiller fédéral Ogi signifie-t-elle qu'en cas de rejet de l'actuel projet de NLFA, le gouvernement déciderait la construction d'un second tunnel routier? Des plans y relatifs existent-ils déjà? Aurait-on fait des promesses à la CE à ce sujet? Le Conseil fédéral serait-il disposé, si l'affaire relève de sa compétence, à soumettre le projet au Parlement afin de permettre que le peuple se prononce?

3. Le Conseil fédéral est-il prêt, si le projet de NLFA devait être rejeté, à soumettre un nouveau projet mieux adapté à nos conditions et financièrement supportable, qui tienne mieux compte des impératifs de la protection de l'environnement et des nécessités du trafic local des cantons concernés, qui oblige à transférer sur le rail le trafic de transit et qui garantisse enfin que les frais causés par le transit des marchandises soient intégralement couverts par ce trafic (internalisation des frais externes)?

4. Le commissaire de la CE Van Miert a fait remarquer à un journaliste de la radio que le rejet de la NLFA serait fâcheux pour l'Europe, mais encore plus pour la Suisse. Le Conseil fédéral estime-t-il que cette déclaration doit être considérée comme une menace? Sait-il ce que M. Van Miert a voulu dire? A-t-il cherché à savoir si la CE serait prête à renégocier le Traité sur le transit si le projet de NLFA était rejeté? Y a-t-il des raisons de supposer ou peut-on même être certain que la CE accepterait un projet redimensionné ne comprenant qu'un unique axe de transit et remplissant les conditions énumérées sous chiffre 3? Le Conseil fédéral a-t-il procédé à des sondages pour s'en assurer? S'il ne l'a pas fait, comment justifie-t-il cette commission?

5. A-t-on négocié avec la CE, dans le cadre du Traité sur le transit, sur la participation financière de celle-ci à la couverture des énormes frais qu'une ligne de transit à travers les Alpes entraînerait? Pourquoi une telle participation n'est-elle pas prévue, alors que le traité précité ne précise aucunement comment et dans quel laps de temps la couverture des frais encourus pour tous les modes de transport sera assurée et que la Confédération est gravement endettée?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bühlmann, Diener, Gonseth, Hafner Rudolf, Hollenstein, Meier Hans (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. November 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 novembre 1992

Am 27. September 1992 wurde die Neat vom Volk angenommen. Die Interpellation hat deshalb nicht mehr den gleichen Stellenwert. Die Fragen des Interpellanten beantworten wir wie folgt:

Der Bau der Neat führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Bahn. Der grösste Teil des Gütertransitverkehrs kann dann sowohl auf umweltfreundliche als auch auf attraktive Weise auf der Schiene abgewickelt werden.

Ohne Neat reichte die Kapazität der Bahn nicht aus. Eine starke Belastung und teilweise eine Ueberlastung der N 2 wären die Folge. Es ist naheliegend, dass in dieser Situation der Druck zum Bau einer zweiten Strassentunnelröhre am Gotthard zunehmen würde. Die Feststellung hat Herr Bundesrat Ogi mehrmals gemacht. Mit Drohung hat das nichts zu tun.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Grundsätzlich liegt der Entscheid über einen Spurausbau beim EVED. Im Bundesratsbeschluss vom 9. Juni 1987 hat sich der Bundesrat dahin gehend geäussert, dass er über den Ausbau der technisch vorgesehenen zweiten Röhre am Gotthard selber entscheiden wird. Der Spurausbau ist nicht Bestandteil des Netzbeschlusses und muss somit dem Parlament nicht unterbreitet werden.

2. Die Schweiz verfügt seit dem 4. Oktober 1991 über ein vom Parlament beschlossenes Alpentransit-Konzept, zu dem sich auch die EG positiv stellt. Der Bundesrat hatte deshalb keinen Anlass, irgendwelche anderen Studien oder Versprechungen zu machen.

Es liegen keine Pläne zum Bau einer zweiten Gotthard-Strassentunnelröhre vor, und es sind bis heute keine solchen Aufträge erteilt worden.

3. Das vom Volk gutgeheissene Konzept trägt sämtlichen Anliegen des Interpellanten Rechnung mit Ausnahme der Forderung nach einem gesetzlichen Verbot des Gütertransitverkehrs auf der Strasse. Durch das vorgesehene attraktive Angebot im kombinierten Verkehr dürfte jedoch mit marktkonformen Mitteln eine ähnliche Wirkung erzielt werden.

4. Das vom Volk gutgeheissene Konzept ist das Resultat eines langen Optimierungsprozesses. Die Konzentration auf nur eine Transitachse hätte für viele Regionen der Schweiz zu einem wesentlich kleineren Nutzen geführt.

5. Die Kosten der Neat sind vertretbar.

Bei der Verkehrswegefinanzierung gilt grundsätzlich das Territorialprinzip. Die EG gewährt in gewissen Fällen Darlehen an EG-Mitgliedstaaten. Die entsprechenden Zinsen liegen über dem in der Schweiz üblichen Niveau.

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

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Verschoben – Renvoyé

Interpellation Thür Neat-Ablehnung und zweiter Autotunnel am Gotthard

Interpellation Thür Rejet de la NLFA et deuxième tunnel routier du Gotthard

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3147
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	626-627
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 493

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.