

93.3342

Interpellation Giger**Anbindung der Oesterreichischen Bundesbahnen an die Neat****Raccordement des chemins de fer autrichiens aux NLFA***Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1993*

Der Presse ist zu entnehmen, dass das Bundesland Vorarlberg bezüglich einer Anbindung seines Eisenbahnnetzes an die Neat konkrete Gespräche mit der Schweiz aufnehmen will. Oesterreich möchte das Thema aufgreifen, um damit rechtzeitig auf «neue Kapazitätsanforderungen» an das österreichische Eisenbahnnetz reagieren zu können.

Meine Fragen an den Bundesrat:

1. Hat der Bundesrat Kenntnis von diesen Bestrebungen der Republik Oesterreich, oder sind bereits diesbezügliche Kontakte aufgenommen worden?
2. Hat der Bundesrat konkrete Vorstellungen, wie Oesterreich an die Neat angebinden werden kann?
3. Wie entwickelte sich der Güterverkehr Ost–West in den letzten Jahren, und wie lauten die Prognosen?
4. Was hat eine mögliche Anbindung der OeBB für Folgen auf das Neat-Konzept Ostschweiz? Wie sind die Auswirkungen auf die Rheintallinie respektive die Linie Sargans–Zürich?
5. Müsste aufgrund dieser neuen Verkehrsströme aus dem Osten nicht das Neat-Konzept neu überprüft werden, zumal die Realisierung der Projekte Gotthard und Lötschberg aus finanziellen und politischen Gründen immer mehr unter Druck gerät?

Texte de l'interpellation du 18 juin 1993

La presse a révélé que le Land du Vorarlberg souhaite entamer des pourparlers avec la Suisse dans l'optique du raccordement de son réseau ferroviaire aux NLFA. En abordant cette question, l'Autriche entend faire en sorte que ses chemins de fer soient à même de faire face à de nouvelles exigences en matière de capacités.

Voici les questions que j'adresse au Conseil fédéral:

1. A-t-il connaissance de ces projets de la République d'Autriche? Des contacts en la matière auraient-ils déjà été pris?
2. A-t-il une idée de la manière dont les chemins de fer autrichiens pourraient être raccordés aux NLFA?
3. Comment le trafic des marchandises est-ouest a-t-il évolué au cours de ces dernières années? Quelles sont les prévisions en la matière?
4. Quels effets le raccordement des chemins de fer autrichiens aurait-il sur le projet des NLFA pour la Suisse orientale? Quelles seraient les incidences sur la ligne du Rheintal et sur celle reliant Sargans et Zurich?
5. Ne serait-on pas contraint de réexaminer le projet des NLFA du fait de l'apparition de ces nouveaux flux de trafic en provenance de l'est, alors que la réalisation des projets du Gotthard et du Loetschberg est de plus en plus menacée pour des raisons à la fois politiques et financières?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**vom 1. September 1993**Rapport écrit du Conseil fédéral**du 1er septembre 1993*

1. Die Schweiz pflegt mit Oesterreich sehr enge und regelmässige verkehrspolitische Kontakte. Die vom Interpellanten angesprochenen Themen werden insbesondere im Stellvertre-

ter-Ausschuss der Verkehrsminister Deutschlands, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz behandelt. Dieser Ausschuss beobachtet und analysiert laufend die Entwicklung des Alpen transitverkehrs und erarbeitet Berichte zuhanden der Verkehrsminister, welche sich regelmässig treffen und die anstehenden Probleme diskutieren. Darüber hinausgehende Bestrebungen der Republik Oesterreich hat es nicht gegeben.

2. Neben den Massnahmen zur Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen transverse (vgl. Art. 8 des Alpen transitbeschlusses vom 4. Oktober 1991), für deren Dimensionierung auch der Verkehr aus Oesterreich berücksichtigt wurde, sind keine weiteren Ausbauten zur Anbindung Oesterreichs an die Neat nötig.

3. Der über Oesterreich geführte und die Schweiz tangierende Güterverkehr zwischen Europas Osten und Westen bzw. Süden ist von sehr geringer Bedeutung. Dies belegt auch eine Studie über die Güterverkehrsnachfrage Ostschweiz der Arbeitsgemeinschaft FEW (HSG)/Prognos aus dem Jahre 1990. Im Jahre 1992 passierten knapp 1,5 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene die Grenze Oesterreich-Schweiz (300 000 Tonnen über St. Margrethen und 1,12 Millionen Tonnen über Buchs). Davon sind nur gerade 575 000 Tonnen Transitverkehr, der aber hauptsächlich Richtung Westschweiz geführt wird. Der grössere Rest ist Import- und Exportverkehr. Die Neat wird durch den Verkehr aus dem Osten kaum stark belastet werden. Die erwähnte Studie geht davon aus, dass der insgesamt über Ostschweizer Linien der Neat zuzuführende Transitgüterverkehr im Jahre 2010 rund 600 000 Tonnen betragen dürfte.

Zudem wird dieser Verkehr aus verkehrswirtschaftlichen und -geographischen Gründen (die einspurige Arlberglinie hat wenig Kapazität und ist als steigungsreiche Bergstrecke zu langsam) grösstenteils über die deutschen Neat-Zulaufstrecken rollen. Diese Ansicht vertritt auch eine bilaterale Arbeitsgruppe Deutschland/Schweiz, die sich zurzeit intensiv mit der Ermittlung der benötigten Leistungsfähigkeit der Neat-Zulaufstrecken in Deutschland befasst.

Aufgrund der heutigen Kenntnisse ist zu schliessen, dass selbst bei einer unerwartet starken Wirtschaftsentwicklung in den Oststaaten der Ostverkehr über Oesterreich nicht in der Weise zunehmen wird, dass die schweizerischen Planungen revidiert werden müssten. Unter anderem auch, um diesen Schluss noch besser abzusichern, hat der unter Ziffer 1 erwähnte Stellvertreter-Ausschuss eine internationale Arbeitsgruppe Schweiz/Deutschland/Oesterreich/Italien eingesetzt, deren Analyseergebnisse im Kreis der Verkehrsminister der Alpenländer zur Sprache kommen werden.

4. Die Anbindung der OeBB hat somit auf absehbare Zeit keine Folgen auf das Konzept zur Integration der Ostschweiz, weil dieses in seiner beschlossenen Form die betreffenden mutmasslichen Verkehrsaufkommen bereits berücksichtigt.

5. Der Bundesrat hat in jüngster Zeit mehrmals bekräftigt, dass er den Alpen transitbeschluss so verwirklichen wird, wie er von Parlament und Volk beschlossen worden ist (so zum Beispiel in seiner unmissverständlichen Antwort vom 14. Juni 1993 im Ständerat auf die dringliche Interpellation Bloetzer, 93.3262). Es gibt zurzeit weder aufgrund der Entwicklungen im Osten noch aufgrund anderer Tendenzen Gründe, diesen Beschluss in Frage zu stellen.

Im Rahmen des Stellvertreter-Ausschusses der Verkehrsminister und der regelmässigen Verkehrsministertreffen wird die Entwicklung der Alpen transitnachfrage und des entsprechenden Angebots laufend überprüft. Diese institutionalisierte Ueberwachung stellt die Möglichkeit sicher, nachhaltige Veränderungen erkennen und rechtzeitig darauf reagieren zu können.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt**Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

Interpellation Giger Anbindung der Oesterreichischen Bundesbahnen an die Neat

Interpellation Giger Raccordement des chemins de fer autrichiens aux NLFA

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3342
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2007-2007
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 282

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.