

ner, Schmid Peter, Seiler Hanspeter, Singeisen, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Vollmer, Wanner, Weller Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Zwiygart (67)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Aubry, Bodenmann, Fehr, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hubacher, Ledergerber, Leemann, Mauch Ursula, Pini, Schmid Samuel (12)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Blatter, Blocher, Brunner Christiane, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Comby, David, Eymann Christoph, Frey Walter, Heberlein, Jaeger, Perey, Poncet, Robert, Schmied Walter, Schnider, Seiler Rolf, Sieber (20)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

Motion 94.3479

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion 34 Stimmen
Dagegen 130 Stimmen

Motion 94.3480

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion 61 Stimmen
Dagegen 98 Stimmen

93.3404

Motion Baumberger

«Bahn 2000».

Neubaustrecke

Zürich-Flughafen–Winterthur

«Rail 2000».

Construction d'une nouvelle ligne

Zurich-Aéroport–Winterthur

Wortlaut der Motion vom 22. September 1993

Der Bundesrat wird eingeladen, im Rahmen der Überprüfung der SBB-Vorschläge betreffend Realisierungsetappierung von «Bahn 2000» die für die verkehrsmässige Anbindung der gesamten Ostschweiz unentbehrliche und sofort realisierbare Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur (Brüttener Tunnel) der ersten Etappe zuzuweisen und die Realisierung ohne Verzug zu veranlassen.

Texte de la motion du 22 septembre 1993

Le Conseil fédéral, qui procède au réexamen des propositions faites par les CFF au sujet des étapes de réalisation de «Rail 2000», est invité à intégrer à la première de ces étapes la construction d'une nouvelle ligne reliant l'aéroport de Zurich à Winterthur (par le tunnel de Brütten) et à ordonner la mise en chantier sans délai de cet ouvrage qui peut être réalisé immédiatement et qui est indispensable au raccordement de toute la Suisse orientale aux grands axes de communication.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Binder, Bischof, Bühler Gerold, Caspar-Hutter, Danuser, David, Diener, Fehr, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Hafner Ursula, Hess Otto, Hollenstein, Jaeger, Kern, Kühne, Leuenberger Moritz, Maeder, Maurer, Meier Hans, Mühlemann, Oehler, Raggenbass, Ruckstuhl, Rutishauser, Schmid Peter, Segmüller, Seiler Rolf, Steffen, Wittenwiler (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die rasche Realisierung von «Bahn 2000» ist aus verkehrs-, umwelt- und staatspolitischen Gründen ebenso notwendig wie aus volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Sicht:

1. Alle Ostschweizer Kantone, insbesondere die vom Verzicht auf die Neubaustrecke besonders betroffenen Kantone Schaffhausen, St Gallen, Thurgau, und Zürich setzen sich nachdrücklich für die Realisierung des Brüttener Tunnels ein. Die Einbindung der Ostschweiz in das in Erneuerung begriffene europäische Bahnnetz (mit Entwicklung der Strecken Zürich–München und Zürich–Stuttgart, vgl. dazu Art. 8 des Alpentransit-Beschlusses) ist ohne zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur ebensowenig möglich wie die von Schaffhausen und Thurgau geforderten Verbindungen zum Flughafen bzw. Richtung Konstanz. Die Neubaustrecke ist auch massgeblicher Zubringer für die Nordostschweiz zur Neat-Gotthard-Route.

2. Zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur auf der bereits heute am stärksten belasteten Doppelspurstrecke der SBB (gegen 400 Züge pro Tag) sind ohne den Brüttener Tunnel im erforderlichen Ausmass nicht denkbar.

Ersatzweise werden Investitionen im Raume Effretikon vorgeschlagen (teilweiser Einbau eines dritten Geleises, mehr Spurwechselverbindungen und dergleichen, wobei untragbare Sicherheitsrisiken nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden können). Auch derartige ungenügende Verbesserungen werden in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken kosten, zumal entsprechend den USG/LSV-Vorschriften der betreffende oberirdische Bahnabschnitt (in welchem die Lärmalarmwerte überschritten sind) saniert werden müsste. Die Neubaustrecke Brüttener Tunnel hält sich – im Unterschied zu den von den SBB zur Realisierung vorgeschlagenen Neubaustrecken – weiterhin im seinerzeitigen Kostenrahmen; aktueller Kostenstand: 646 Millionen Franken.

3. Die Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur ist der einzige Abschnitt von «Bahn 2000», für welchen das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und welcher daher sofort realisierbar ist. Die ersatzweise vorgeschlagenen Investitionen würden ein neues, zeitaufwendiges und rechtsmittelträchtiges Planungsverfahren auslösen. Die Realisierung des Brüttener Tunnels führt daher dazu, dass «Bahn 2000» – für einen auch für sich allein genommen unter den eingangs erwähnten Aspekten sinnvollen Abschnitt – endlich in Angriff genommen werden kann, was auch volkswirtschaftlich erwünscht ist. Weil die Neubaustrecke Mattstetten–Rothist wegen des Widerstandes von Betroffenen und von Organisationen erst später realisiert werden kann, kommt es dadurch auch nicht zu einer finanziell untragbaren Massierung des Aufwandes.

4. Das Schweizervolk hat am 6. Dezember 1987 zu Projekt und Kostenrahmen für die «Bahn 2000» ja gesagt. Wird heute mit Rücksicht auf den bewilligten Kredit etappiert, so steht ein solcher auch später ohne neue Kreditbeschlüsse nicht zur Verfügung. Die Verschiebung des Brüttener Tunnels auf eine spätere Etappe bedeutet somit im Ergebnis seine Streichung. Der Verzicht auf die Anbindung der Ostschweiz kommt einer grundlegenden Änderung des seinerzeit vom Volk gutgeheissenen Konzeptes gleich. Eine neue Volksabstimmung wäre erforderlich. Der Betrieb der Ostschweizer Bahnlinien mit Pendolinos löst die Probleme nicht. Die Unterbrechung der Ost-West-Bahntransversale in Zürich respektive Bern würde, im Gegenteil, einem Rückschritt ins Bahnsteinzeitalter gleichkommen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. September 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 14 septembre 1994

Der Bundesrat erachtet die sofortige Realisierung der Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur als nicht zwingend. Das Angebotskonzept «Bahn 2000» kann in einer ersten Etappe in der Ostschweiz auch ohne Brüttener Tunnel verwirklicht werden.

Zu den vom Motionär vorgebrachten Begründung nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Durch die Rückstellung des Brüttener Tunnels wird die Einbindung der Ostschweiz in das europäische Bahnnetz nicht behindert. Die Züge Zürich–Stuttgart werden weiterhin hauptsächlich die kürzeste Route über Bülach wählen. Die über Winterthur verkehrenden Eurocity-Züge nach Stuttgart werden wie auch die Züge Zürich–München weiterhin über Dietlikon verkehren. Diese Route ist schneller, als es der Weg durch den Brüttener Tunnel je sein wird.

Auch der mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zu erwartende Güterverkehr aus dem Raum Stuttgart, Ulm und München erzwingt vorerst keine Kapazitätserweiterung zwischen Winterthur und Zürich. Eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe untersucht aber, welche Massnahmen bei den Neat-Zubringerstrecken zu einem späteren Zeitpunkt zu treffen sind.

Der Kanton Thurgau ist bereits heute mit einer direkten Verbindung im Stundentakt an den Flughafen Zürich angeschlossen. In Abhängigkeit der Fahrplanlage des Regionalzugs Schaffhausen–Winterthur besteht an sich die Möglichkeit, zwischen Schaffhausen und dem Flughafen Zürich den Halbstundentakt mit einer Fahrzeit von weniger als einer Stunde anzubieten, allerdings mit Umsteigen entweder in Zürich oder in Winterthur.

2. Das in der Botschaft «Bahn 2000» vom 16. Dezember 1985 vorgesehene Angebot sah zwischen Zürich und Winterthur inklusive S-Bahn sechs Schnellzüge pro Stunde vor. Gemäss Erhebungen der SBB ist das Marktpotential für dieses Angebot zu gering. Vorderhand ist keine Nachfrage für zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur vorhanden. Zusammen mit den Kapazitätssteigerungen zwischen Bassersdorf und Winterthur sowie dem dritten Geleise Limmatbrücke–Wipkingen genügen die bestehenden Kapazitäten.

Die in der ersten Etappe von «Bahn 2000» vorgesehenen Massnahmen zwischen Zürich und Winterthur dienen nicht als Ersatz für den Brüttener Tunnel. Wenn dieser heute noch nicht notwendig ist, braucht es auch keine Ersatzmassnahmen. Das dritte Geleise zwischen Zürich-Hauptbahnhof und Zürich-Wipkingen erleichtert insbesondere die Einfahrt der Züge in den Hauptbahnhof und bewirkt dadurch schlankere Anschlüsse in Zürich.

3. Die Tatsache, dass für den Brüttener Tunnel das Plangenehmigungsverfahren bereits abgeschlossen ist, rechtfertigt nicht seinen sofortigen Bau. In der ersten Etappe von «Bahn 2000» werden nur diejenigen Projekte verwirklicht, die auch zum jetzigen Zeitpunkt notwendig sind und bei denen sich die Angebotsziele nicht durch ausgeklügelte moderne Betriebsleitsysteme und neuartiges Rollmaterial gleichwertig erreichen lassen. Insbesondere werden keine Bauten auf Vorrat erstellt.

Der Brüttener Tunnel wird dann aktuell, wenn es aufgrund des weiteren Verkehrswachstums oder des Ausbaus des regionalen Schienennetzes im Ballungsraum Zürich zu Kapazitätsengpässen kommen wird.

4. Mit der Etappierung des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» werden keine wesentlichen Teile abgeändert oder gar fallengelassen. Auf die Errichtung der vorgesehenen Neubaustrecken wird nicht verzichtet. Sie werden allerdings zum Teil zeitlich verschoben.

Die Etappierung ist im Bundesbeschluss ausdrücklich vorgesehen. Artikel 3 Absatz 1 hält fest, dass der Bundesrat die Bauetappen genehmige und den zeitlichen Ablauf bestimme. Auch in der Botschaft vom 16. Dezember 1985 wird darauf hingewiesen, dass das Konzept nur schrittweise realisiert werden könne und dass dabei veränderte Bedürfnisse bzw. geänderte Verhältnisse berücksichtigt werden müssten. Die Etappierung von «Bahn 2000» verstösst somit nicht gegen geltendes Recht. Ein neuer Bundesbeschluss wäre dann notwendig, wenn wesentliche Teile des Konzeptes «Bahn 2000» abgeändert würden.

Die Finanzierung der weiteren Etappen von «Bahn 2000» muss durch die eidgenössischen Räte in Form eines einfachen Bundesbeschlusses geregelt werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Baumberger Peter (C, ZH): Mit meiner Motion habe ich die Realisierung dieser Ostschweizer Neubaustrecke in der ersten Etappe von «Bahn 2000» verlangt. Nach den Entscheiden von gestern und nach dem Entscheid von heute ist die Situation etwas verändert.

Das Resultat der gestrigen Abstimmung verunmöglicht wohl im wesentlichen, dass wir den Brüttener Tunnel jetzt tatsächlich in der ersten Etappe realisieren; und heute haben Sie mit Ihrem Entscheid über die Standesinitiative Bern unter Beweis gestellt, dass Sie andererseits bereit sind, nicht einfach alle Mittel auf eine Strecke zu konzentrieren, sondern dass Sie «Bahn 2000» tatsächlich als umfassendes Verkehrsnetz für die ganze Schweiz verstehen.

Ich habe mir deswegen überlegt, ob ich meine Motion allenfalls als Postulat überweisen lassen könnte. Nun steht allerdings in der Motion ausdrücklich «erste Etappe», und das erschwert es ein wenig, diesen Text nun als Postulat zu verstehen.

Ich möchte daher inhaltlich ganz kurz noch einmal klarlegen, weshalb die Ostschweiz die Neubaustrecke will. Sie wissen es: Alle Ostschweizer Kantone stehen dahinter, alle Ostschweizer Städte und auch 31 Ratsmitglieder, nämlich die Ostschweizer Nationalräte aus dem Dreieck Winterthur/Schaffhausen/St. Gallen.

Es geht, das muss ich zuhänden des Bundesrates wiederholen, nicht einfach darum, Kapazitäten auf bestehenden Linien zu erhöhen, sondern es geht einerseits um die raumplanerisch notwendige Anbindung des internationalen Verkehrs über den Flughafen Kloten, und es geht andererseits um die Anliegen des Kantons Thurgau, wie sie Ihnen gestern von Kollege Raggenbass vorgestellt worden sind.

Vielleicht noch eine Bemerkung zum Marktpotential: Die Strecke Zürich–Winterthur, wo wir den Engpass mit nur zwei Geleisen zwischen sechs vorgeschalteten und sieben nachgeschalteten Geleisen haben, wird von 42 000 Personen pro Tag mit der Bahn befahren. Das ist mehr als das Doppelte der nächst intensiv befahrenen Strecken, nämlich der Strecken Genf–Lausanne und Bern–Thun. Es ist also sicher ein echtes Anliegen, auch in der Ostschweiz etwas zu tun.

Meine Kolleginnen und Kollegen und vor allem Herr Bundesrat Ogi: Wenn die Erklärungen von gestern nicht Schall und Rauch sind, müssen wir für die Ostschweiz auch etwas tun, jedenfalls in der zweiten Etappe.

Die Kommissionsberichtersteller haben sich gestern in dieser Richtung geäußert, und zwar positiv. Und Herr Bundesrat Ogi hat ausdrücklich eine ganz ernsthafte Prüfung dieser Anliegen der Ostschweiz im Hinblick auf die zweite Etappe zugesichert. Nachdem ich sehe, dass bei einer Überweisung der Motion formelle Probleme bestehen – weil dort «erste Etappe» steht –, bin ich bereit, die Motion, so, wie sie eingereicht wurde, zurückzuziehen. Ich reiche statt dessen den grundsätzlich identischen Vorstoss – aber mit der Formulierung «Realisierung in der zweiten Etappe» – neu ein.

Ich zähle auf Sie, Herr Bundesrat Ogi. Ich zähle auf den Bundesrat, darauf, dass Sie die Anliegen der Ostschweiz jedenfalls in der zweiten Etappe nicht vergessen. Damit habe ich die ursprüngliche Motion zurückgezogen und ersetze sie durch die neue Eingabe.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich kann dem Motionär versichern, dass wir eine ernsthafte Prüfung der zweiten Etappe vornehmen werden. Ich habe festgestellt, dass Sie bereits eine Motion eingereicht haben.

Zurückgezogen – Retiré

Motion Baumberger «Bahn 2000». Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur

Motion Baumberger «Rail 2000». Construction d'une nouvelle ligne Zurich-Aéroport-Winterthur

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3404
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	403-404
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 369

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.