

bis 1987 wurde aber die Gleichstellung der Jurafusslinie mit der Mittellandlinie beschlossen. Dieser Beschluss wird mit der ersten Etappe auch vollzogen. Damit wird die Romandie noch besser mit der deutschen Schweiz und mit dem Mittelland verbunden. Die Fahrzeit auf der Strecke Lausanne–Biel–Zürich wird damit um 35 Minuten reduziert; auf der Mittellandlinie Zürich–Bern–Fribourg–Lausanne werden 15 Minuten eingespart.

Der Vollausbau des Abschnittes Lausanne–Fribourg würde rund 1 Milliarde Franken kosten und eine weitere Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten bringen. Die Investitionen können in der ersten Etappe von «Bahn 2000» nicht verantwortet werden. Der erzielbare Nutzen steht in keinem Verhältnis zum Aufwand, zu den Kosten. Zudem würden in Lausanne die Anschlüsse verschlechtert, da die Züge vom Jurasüdfuss 10 Minuten nach den Berner bzw. Freiburger Zügen ankommen würden. Der Knoten Lausanne würde somit sogar auseinanderfallen. Die Umsteigebedingungen würden verschlechtert. Im Anhang 7 des Berichtes über die erste Etappe von «Bahn 2000» – auf diesen Anhang 7 möchte ich Sie verweisen, Herr Cottier – ist für jedermann verständlich dargestellt, warum diese Etappe nur den Tunnelausbau der Freiburger Strecke umfasst und nicht den Gesamtausbau wie seinerzeit vorgesehen.

Ich hoffe, dass diese zusätzlichen Informationen, die allgemeinen Informationen von vorher sowie die schriftliche Information, die Sie erhielten, Sie so weit bewegen konnten, dass Sie sich von der Stellungnahme des Bundesrates betreffend Ihre Interpellation befriedigt zeigen können.

Cottier Anton (C, FR): Je suis satisfait de la réponse. Je pense que le Conseil fédéral, dans ces circonstances, a sauvegardé au mieux les intérêts de la Suisse romande.

93.3521

Interpellation Onken

«Bahn und Bus 2000».

Regionalverkehr in der Ostschweiz

«Rail et Bus 2000».

Trafic régional en Suisse orientale

Wortlaut der Interpellation vom 8. Oktober 1993

Das Konzept «Bahn und Bus 2000» wird, entgegen ursprünglicher Absichten und Zusicherungen, mehr und mehr auf die nachfragestarken Bereiche des Netzes konzentriert. Damit werden abermals die Rand- und Bergregionen benachteiligt. Die versprochene flächendeckende Verbesserung des Verkehrsangebots wird nicht erbracht. Insbesondere die Ostschweiz kommt erneut zu kurz.

Ich frage deshalb den Bundesrat:

1. Wie will er die Grundidee von «Bahn und Bus 2000» auch in der Ostschweiz glaubhaft aufrechterhalten und die ungeschmälerte Einbindung dieses Landesteils in das Konzept gewährleisten?
2. In welcher Form gedenkt er den Forderungen zu genügen, den Regionalzugsverkehr verbindlich in das Konzept «Bahn und Bus 2000» einzubinden?
3. In welcher Form sollen die bestehenden Angebotslücken geschlossen und namentlich die Kapazitätserweiterung auf der Strecke Zürich–Winterthur bewirkt werden? Wie will der Bundesrat zudem die Versprechung des Halbstundentaktes auf der Thurtallinie und der Schnellzugsverbindung Zürich–Kreuzlingen/Konstanz einlösen?
4. Wie gewichtet der Bundesrat eigentlich die Anforderungen der Besiedlungspolitik, der Raumplanung, der Regionalpolitik und des Umweltschutzes gegenüber den zurzeit einseitig dominierenden betriebswirtschaftlichen Überlegungen? Und

wie werden die teilweise recht unbedeutenden Spareffekte gegen die einschneidenden Nachteile des Leistungsabbaus und den schleichenden «Kreditverlust» der SBB valorisiert und aufgerechnet?

5. Nach welchem Konzept handelt der Bundesrat bei der Frage Bahn oder Bus, Schiene oder Strasse? Da von dieser Frage auch die KTU berührt sind, ergeben sich für die betroffenen Kantone oft schwer einsehbare Konsequenzen; wie sollen sie inskünftig besser in die entsprechende Entscheidungsfindung eingebunden werden?

Texte de l'interpellation du 8 octobre 1993

A l'encontre des intentions initiales et des assurances données, le projet «Rail et Bus 2000» est de plus en plus axé sur les secteurs du réseau où la demande est forte, ce qui constitue un nouveau désavantage pour les régions périphériques et celles de montagne. L'amélioration des prestations de transport dans tout le pays n'est pas réalisée, contrairement aux promesses faites. La Suisse orientale notamment est défavorisée une fois de plus.

Je demande par conséquent au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment entend-il réaliser l'idée essentielle du projet «Rail et Bus 2000» en Suisse orientale aussi et assurer l'intégration complète de cette partie du pays dans le réseau prévu?
2. Sous quelle forme a-t-il l'intention de satisfaire la demande visant à garantir l'inclusion du trafic ferroviaire régional dans le projet?
3. De quelle façon comblera-t-on les lacunes constatées dans les prestations fournies actuellement et comment augmentera-t-on notamment la capacité de la ligne Zurich–Winterthur? Comment le Conseil fédéral prévoit-il en outre de tenir la promesse qu'il a faite d'instaurer la cadence semi-horaire sur la ligne de la vallée de la Thur et d'assurer la liaison par trains directs entre Zurich et les villes de Kreuzlingen et de Constance?
4. Quelle importance le Conseil fédéral accorde-t-il réellement aux impératifs de la politique d'occupation du territoire et d'aménagement de celui-ci, de la politique régionale et de la protection de l'environnement face aux considérations économiques actuellement prédominantes? Comment a-t-on l'intention de valoriser les économies souvent minimes réalisées, vu les énormes inconvénients d'un démantèlement des prestations et de la perte de crédit progressive qui en résulte pour les CFF?
5. Quelle est l'idée directrice qui détermine les décisions du Conseil fédéral lorsqu'il doit choisir entre le train et le bus, entre le rail et la route? Etant donné que les ETC sont également concernées, des conséquences difficilement prévisibles pour les cantons découlent souvent de ces choix; comment pourront-ils participer aux décisions à prendre?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Onken Thomas (S, TG): Wie schon erwähnt, habe ich die Begründung meines Vorstosses bereits mit dem Votum geliefert, das ich vorhin zum Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» gehalten habe. Nachdem Bundesrat Ogi im Rahmen jener Diskussion nicht auf meine Fragen eingegangen ist, bin ich nun auf seine Antwort gespannt.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich danke Ihnen, Herr Onken, dass Sie meine Antwort auf Ihre Interpellation jetzt noch entgegennehmen. Ich habe die allgemeine Diskussion nicht unnötig verlängern wollen. Sie sind der Ansicht, dass die Ostschweiz bei der ersten Etappe von «Bahn 2000» vergessen wurde, und Sie stellen in diesem Zusammenhang mehrere Fragen. Ich ergänze die schriftlichen Unterlagen, die Sie vom Sekretariat bekommen haben, und ich ergänze meine Ausführungen von heute morgen.

Das Konzept «Bahn 2000» wird in der Ostschweiz bereits mit der ersten Etappe schrittweise verwirklicht. Die für das Knotenprinzip notwendigen Fahrzeiten werden zum Teil dank dem Einsatz von modernerem Rollmaterial mit aktiver Wagenkastenneigung erreicht. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass

Ihnen das nicht genügt, aber wir sind der Meinung, dass damit das Bahnangebot generell eindeutig verbessert wird. Von einem Leistungsabbau kann nicht gesprochen werden, denn im Vergleich zum heutigen Angebot sind wesentliche Verbesserungen vorgesehen.

Die erste Etappe von «Bahn 2000» beinhaltet alles, was aus heutiger Sicht wirtschaftlich vertretbar ist, alles, was aus heutiger Sicht finanzierbar ist, und alles, was aufgrund der Kundenbedürfnisse angestrebt werden muss. Teilweise werden die Angebotsverbesserungen aber nicht mit Beton – das entspricht Ihnen ja –, sondern mit modernster Technik, mit High-Tech, erreicht. Zurückgestellt wird nur das, was aus heutiger Sicht noch nicht notwendig ist.

Dank der Verwirklichung des Knotenprinzips profitiert auch der Regionalverkehr. Die Fahrplangestaltung für die in den Haupt- und Zwischenknoten anschliessenden Regionalbahnen und Buslinien wird mit dem für die Ostschweiz geplanten Vorgehen wesentlich erleichtert. Es ist jedoch nicht sinnvoll, Herr Onken, zehn Jahre zum voraus verbindliche Fahrplanversprechungen zu machen. Der dazumalige Fahrplan muss der dazumaligen Nachfrage entsprechen.

Die Zurückstellung des Brüttenertunnels führt in der nächsten Zeit weder zu Kapazitätsengpässen noch zu Angebotslücken auf der Strecke Zürich–Winterthur. Wenn Sie Zahlen wollen, wenn Sie «facts and figures» wünschen, bin ich gerne bereit, Ihnen diese zu geben. Dann werden Sie erkennen, dass in der heutigen Zeit diese rund 600 Millionen Franken für eine Reduktion, für eine ganz kleine Reduktion – es geht um eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten –, nicht notwendig sind. Sollte aber die Zugverbindung von Stuttgart Richtung Kanton Thurgau nach Zürich international an Bedeutung gewinnen, werden wir den Brüttenertunnel vorschlagen. Im jetzigen Moment ist dieser Brüttenertunnel weder für die internationale Verbindung nach München noch für die noch nicht so gut ausgebaute Verbindung nach Stuttgart notwendig.

St. Gallen wird von Zürich aus im Halbstundentakt, Frauenfeld, Kreuzlingen und Romanshorn werden im Stundentakt bedient, das heisst so, Herr Onken, wie es in der Botschaft von 1985 vorgesehen war. Das Führen zusätzlicher Züge zu den Stosszeiten ist grundsätzlich möglich, aber die Züge müssten dann auch benützt werden.

In der ersten Etappe von «Bahn 2000» wurden ökologische, raumplanerische und regionalpolitische Anliegen stark gewichtet, was sich im bedeutenden volkswirtschaftlichen Nutzen der ersten Etappe auch niederschlägt. Die Wahl der Verkehrsträger für ein Angebot im öffentlichen Verkehr wird mit der Revision des Eisenbahngesetzes auf eine neue Grundlage gestellt, die wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend diskutieren können.

Zum Schluss möchte ich Ihnen sagen: Die Antwort auf Ihre fünf Fragen haben Sie schriftlich. Der Thurgau, Ihr Kanton, um jetzt konkret auf Ihre Bemerkungen einzugehen, ist natürlich mit der Autobahn und den Beschlüssen, die der Bundesrat vor einem Monat getroffen hat, strassenmässig bald einmal sehr gut erschlossen. Deshalb steht die Bahn hier in starker Konkurrenz zur Strasse, und es gilt auch hier, was ich vorhin für den Kanton Jura und den Kanton Bern gesagt habe: Man kann natürlich nicht eine Strasse ausbauen und dann damit rechnen, dass die Züge immer voll besetzt sind. Wir müssen einmal grundsätzlich über das Thema reden, uns einige Fragen stellen und dann auch einige harte Antworten akzeptieren.

Die SBB machen einen Markttest, indem sie zwischen Konstanz und Weinfelden zusätzliche Züge einsetzen. Wir werden dann sehen, ob die Bevölkerung das Angebot nutzt. Im übrigen haben Sie auch festgestellt, dass betreffend die Bodenseelinie eine interessante Auseinandersetzung im Gange ist, die vielleicht dazu führt, dass der Zug in Ihrem Kanton neu entdeckt wird.

Onken Thomas (S, TG): Ich danke dem Bundesrat für die Antwort auf meine Fragen. Ich bin davon, wie Sie verstehen werden, Herr Bundesrat, nicht befriedigt. Ich anerkenne zwar gewisse Verbesserungen, die gemacht worden sind. Ihnen stehen ebenso viele Verschlechterungen des Angebots gegenüber, die wir in jüngster Zeit mit grossem Bedauern haben hin-

nehmen müssen. Ich stelle insbesondere fest, dass das Rückgrat von «Bahn 2000» für unseren Kanton, nämlich die Schnellzugsverbindung aus der grossen Agglomeration Konstanz/Kreuzlingen nach Zürich, nicht realisiert wird. Das wäre eine echte Aufwertung für unseren Kanton gewesen, die nun aber nicht verwirklicht wird.

Sie dürfen uns nicht mit den Strassen vertrösten. Gewiss, wir haben die N 7. Wir werden sie auch bis an die Landesgrenze führen. Wir werden den Zusammenschluss mit dem deutschen Autobahnnetz sicherstellen, aber gleichzeitig muss doch auch der regionale Schienenverkehr gestärkt werden. Wir können unsere Verkehrsbedürfnisse in Zukunft doch nicht nur auf der Strasse abwickeln, sondern wir müssen auch ein entsprechendes Angebot auf der Schiene haben, sonst besteht in unserem Kanton ein ganz krasses Ungleichgewicht, das sich in der Lebensqualität niederschlagen wird.

In diesem Sinne appelliere ich an Sie, in den weiteren Etappen von «Bahn 2000», wenn es sie geben wird, die Ostschweiz und namentlich den Kanton Thurgau besser einzubeziehen. Diese weiteren Etappen hängen noch völlig in der Luft, und ich hoffe nur, dass sie realisiert werden und dass wir dann zum Zuge kommen werden.

93.3495

Postulat Jagmetti
Autoverlad
durch den Gotthard-Basistunnel
Chargement des automobiles
à travers le tunnel de base du Gothard

Wortlaut des Postulates vom 7. Oktober 1993

Die Lage am Gotthard gleicht an Spitzentagen jener der Eröffnung der Nationalstrasse mit dem damaligen Autoverlad Göschenen–Airolo. Statt die Erstellung eines zweiten Autotunnels auf der Höhenlage von 1100 m ü. M. zu projektieren, sollte die Kapazität des Eisenbahn-Basistunnels auf dem Niveau von 470 bzw. 330 m ü. M. auch für den Autoverlad genutzt und dadurch die Umweltbelastung in Uri und in der Leventina sowie der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden. Der Bundesrat wird eingeladen, in die Projektierung des Eisenbahn-Basistunnels auf der Gotthardlinie gemäss Alpentransit-Beschluss den Autoverlad einzuplanen und damit die Kapazitäten zu nutzen, die auf der Tunnelstrecke bei entsprechender Ausgestaltung höher liegen werden als auf den Zufahrten. Allfällige Mehrkosten wären aus den Erträgen der Treibstoffbelastung zu finanzieren.

Texte du postulat du 7 octobre 1993

Certains jours de pointe, la circulation au Gothard ressemble à ce que l'on pouvait observer à l'époque au point de chargement des automobiles de la ligne Göschenen-Airolo, avant l'ouverture de la route nationale. Au lieu de prévoir la construction d'un deuxième tunnel routier à une altitude de 1100 mètres, il serait plus judicieux d'utiliser la capacité du tunnel ferroviaire de base situé entre 470 et 330 mètres d'altitude et d'y charger les voitures, ce qui permettrait de réduire non seulement la pollution dans le canton d'Uri et dans la Leventine, mais aussi la consommation totale d'énergie.

Le Conseil fédéral est prié d'intégrer le chargement des automobiles à travers le tunnel de base du Gothard dans le projet de tunnel ferroviaire prévu par l'arrêté sur le transit alpin; cette solution permettrait d'utiliser les capacités du tunnel, qui, à aménagements comparables, seront supérieures à celles des voies d'accès. Les coûts supplémentaires potentiels seraient financés par les revenus de la taxe sur les carburants.

Interpellation Onken "Bahn und Bus 2000". Regionalverkehr in der Ostschweiz

Interpellation Onken "Rail et Bus 2000". Trafic régional en Suisse orientale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3521
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1017-1018
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 759

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.