

93.3682

Motion Suter**Alpentransit. Priorität für die Achse Lötschberg-Simplon und den Gotthard-Basistunnel****Transit alpin. Priorité à l'axe Loetschberg-Simplon et au tunnel de base du Gothard***Wortlaut der Motion vom 17. Dezember 1993*

1. Die Realisierung des Lötschberg-Basistunnels ist vorzuziehen und der baldige Baubeginn für die erste Etappe durch Freigabe des Vorprojektes in die Wege zu leiten. Bei der Gotthardachse ist die Priorität auf den Basistunnel zu legen und das Zubringernetz entsprechend zurückzustellen.

2. Ferner ist in bezug auf den Lötschberg abzuklären:

- ob auf die kostspielige Huckepack-Übergangslösung mit Ausbau der bestehenden Bergstrecke trotz der vom Bundesrat am 16. Dezember 1993 beschlossenen Kreditfreigabe mangels Notwendigkeit nicht besser zu verzichten sei;
- ob die Autoverladeanlage nicht besser anstatt in Heustrich – wie in Artikel 6 Absatz 3 des Alpentransit-Beschlusses vorgesehen – im Raume Frutigen realisiert werden sollte;
- ob die Zubringer zum Lötschberg-Basistunnel in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden können.

Texte de la motion du 17 décembre 1993

1. La priorité doit être accordée au percement du tunnel de base du Loetschberg; il y a lieu de préparer la mise en chantier prochaine de la première étape de cet ouvrage en délivrant l'autorisation nécessaire pour l'avant-projet. La réalisation du tunnel de base du Saint-Gothard doit également avoir la priorité sur l'aménagement du réseau des voies d'accès.

2. Il convient en outre d'éclaircir les points suivants en ce qui concerne le Loetschberg:

- Serait-il, le cas échéant, préférable de renoncer à la coûteuse solution provisoire prévoyant l'aménagement pour le ferroutage de la ligne de montagne existante, en dépit de la décision prise le 16 décembre 1993 par le Conseil fédéral d'octroyer le crédit requis?
- Ne serait-il pas préférable d'édifier dans la région de Frutigen les installations de chargement des automobiles qui sont prévues à Heustrich selon l'article 6 alinéa 3 de l'arrêté fédéral sur le transit alpin?
- Pourrait-on intégrer au réseau des routes nationales les voies d'accès au tunnel de base du Loetschberg?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Bonny, Chevallaz, Comby, Epiney, Loeb François, Nabholz, Rohrbasser, Rychen, Savary, Scherrer Werner, Schmied Walter, Schweingruber, Stalder, Theubet, Wanner, Zwahlen (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Wie bei «Bahn 2000» ist eine Etappierung im Alpentransit ebenfalls angezeigt. Nach der Redimensionierung der «Bahn 2000», die hauptsächlich die Romandie trifft, müssen wir auch bei den Alpentransversalen Prioritäten setzen. Der Lötschberg-Basistunnel ist kürzer, kostengünstiger, mit geringeren geologischen Risiken behaftet und teilweise durch Treibstoffgelder finanziert. Die Lötschbergachse kann im vorgesehenen Kostenrahmen – Kostenvorgabe gemäss Alpentransit-Beschluss von 4,25 Milliarden Franken, Kostenschätzung erste Etappe 4,33 Milliarden Franken zuzüglich Kosten für bahntechnische Ausrüstungen – realisiert werden. Über die Linienführung haben sich die Kantone Wallis und Bern weitgehend geeinigt. Es besteht namentlich ein Konsens über die erste Etappe, und zwar selbst in den betroffenen Regionen. Diese Akzeptanz belegt die Machbarkeit des Lötschberg-Basistunnels. Die Termine können eingehalten werden.

Somit ist der Weg für die Ausarbeitung des Vorprojektes der ersten Etappe nun frei. Diese umfasst:

- Autoverladeanlage im Raume Heustrich oder Frutigen;
- einspuriger Niesenflankentunnel (oder allenfalls aus Kostengründen Verzicht auf diesen Tunnel);
- Umfahrung Frutigen;
- Basistunnel mit zwei Einzelrohren;
- provisorischer Anschluss Baltschieder;
- Autoverladeanlage Steg mit Anschluss an Basistunnel.

Zusätzliche Einsparungsmöglichkeiten können und sollen im Vorprojekt berücksichtigt werden. Im Vordergrund stehen ein Verzicht auf den Niesenflankentunnel und die Verlegung der Autoverladeanlage im Raum Frutigen. Da der Lötschberg-Basistunnel teils auch als Rawilersatz gilt, ist der Einbezug der Zubringerstrasse zu den Autoverladeanlagen in das Nationalstrassennetz gerechtfertigt; diese Lösung verbessert die Projektfinanzierung.

Eine realistische Kosten-Nutzen-Analyse führt zum Ergebnis, dass ernstliche Zweifel an der Notwendigkeit der Huckepack-Übergangslösung aufkommen, die eine nochmalige Überprüfung dieser immerhin – bis zum Bauabschluss im Jahre 1997 – gegen 200 Millionen Franken teuren Übergangslösung erheischen: Zum einen wird sich der Basistunnel rascher realisieren lassen als ursprünglich angenommen; der Lötschberg-Basistunnel wird ein hinreichendes Profil für den Transport von Lastwagen und Cars haben, weshalb die Huckepack-Bergstrecke nach Inbetriebnahme des Basistunnels obsolet sein wird. Sodann ist unschwer zu erkennen, dass der Huckepackverkehr bis 1997 ohnehin an Bedeutung verlieren wird. Der Siegeszug des Containers hat zur Folge, dass auf den Transport (ganzer) Lastwagen verzichtet werden kann; die Container werden vielmehr durch Lastwagen an den Containerbahnhöfen zur Feinverteilung abgeholt. Im übrigen ist nicht ersichtlich, weshalb Italien den Ausbau der Simplon-Südrampe nicht auch im Hinblick auf die direkte Realisierung der Alpentransitachse Lötschberg-Simplon zügig an die Hand nehmen soll. Fazit: Vieles deutet darauf hin, dass die Übergangslösung nicht notwendig ist und lediglich einen kostspieligen Umweg darstellt, auf den im Hinblick auf die eingangs geforderte Prioritätensetzung mit Fug verzichtet werden kann. Im Hinblick auf die mögliche Kosteneinsparung von 200 Millionen Franken wird der Bundesrat ersucht, über die Bücher zu gehen und bis zum Entscheid über diese Frage die Arbeiten einzustellen.

2. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist auch auf der Gotthardachse eine Etappierung unabdingbar. Wesentlich ist der Bau des Gotthard-Basistunnels. Mit diesem Kernstück wird eine Kapazitätsverbesserung von gegen 70 Prozent erreicht, zumal leicht nachvollzogen werden kann, dass die Gotthard-Bergstrecke gegenüber der Strasse nicht konkurrenzfähig ist. Ein wichtiger Grund für den Alpentransit ist nun aber gerade das Ziel, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Der Gotthard-Basistunnel muss deshalb vorgezogen werden.

Demgegenüber kommt dem ganzen, sehr kostspieligen Zubringernetz zum Gotthard-Basistunnel eine weit geringere wirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung zu. Da auch beim grossen Infrastrukturvorhaben des Alpentransits das Wünschbare vom Notwendigen getrennt werden muss, rechtfertigt es sich, das Zubringernetz zurückzustellen und später, wenn die primären Bedürfnisse abgedeckt sind, nach einer noch festzulegenden und mit der redimensionierten «Bahn 2000» abgestimmten Prioritätenordnung etappenweise zu verwirklichen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1994**Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1994*

Die Motion zielt auf mehrere Probleme und erfasst verschiedene rechtliche Ausgangssituationen. Zum Teil will sie geregelte Entscheidungsprozesse beeinflussen, zum Teil ist sie durch die Ereignisse überholt.

1. Artikel 11 des Alpentransit-Beschlusses regelt das Vorprojekt-Genehmigungsverfahren. Nach Absatz 5 ist der Bundes-

rat für die Genehmigung der Linienführung abschliessend zuständig. Gleichzeitig legt er die Bauetappen und den zeitlichen Ablauf fest.

Da es sich bei der schweizerischen Alpentransversale um ein System von zwei gleichwertigen Achsen handelt, ist die Vorprojektgenehmigung zwingend auf vollständige Dossiers über die Neubaustrecken beider Achsen und ein auf das Ganze bezogenes Vernehmlassungsverfahren abzustützen. Entsprechend ist die Planung bisher unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr geführt worden und wird nun unter der Verantwortung der beteiligten Bahnen als Bauherrinnen abgeschlossen.

Gemäss Programm soll der Vorprojektentscheid des Bundesrates im 1. Quartal 1995 fallen. Der Bundesrat wird sich in diesem Zeitpunkt auf die neuesten Grundlagen und Beurteilungen abstützen können. Dieser Bundesratsentscheid kann nicht im Zusammenhang mit der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses vorweggenommen werden. Aus Gründen der Zuständigkeitsordnung kann der Bundesrat auch keine parlamentarischen Vorgaben entgegennehmen.

2a. Die Huckepack-Übergangslösung am Lötschberg ist Gegenstand des geltenden Transitvertrags mit der EG. Nach eingehender Prüfung der neuesten Situation, im Einvernehmen mit dem Bundesrat, der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte und letztlich dem Parlament, das die entsprechende Budgetposition akzeptierte, hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes noch Ende Dezember 1993 den verbindlichen Ausführungsauftrag erteilt. Mit den Arbeiten ist unverzüglich begonnen worden.

Die nun in Angriff genommene Lösung lässt sich in jeder Beziehung verantworten. Aus Sicht der Bahn erlaubt sie volle betriebliche Flexibilität. Die Lösung ist mit dem gleichzeitig eingeleiteten Ausbauprogramm Italiens für die Simplon-Südrampe identisch. Damit sind die zwingend notwendigen Anschlussmassnahmen auf italienischer Seite im Hinblick auf den Lötschberg-Basistunnel bereits sichergestellt. Ein minimales Angebot der rollenden Landstrasse durch die Schweiz für 4-Meter-Lastwagen entspricht den gegenwärtigen Verhältnissen im europäischen Gütertransport.

Nach der Annahme der Alpen-Initiative erhält die zeitgerechte Realisierung des Huckepackkorridors Lötschberg-Simplon zusätzliche Bedeutung.

2b. Im Alpentransit-Beschluss ist als Verladeort im Norden des Lötschberg-Basistunnels Heustrich vorgesehen. Die Planungen basieren denn auch auf dieser Lösung. Auf Begehren des Buwal werden indessen auch andere Verlademöglichkeiten wie Wimmis oder Frutigen geprüft.

2c. Eine Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte betreffend die Aufnahme der Zubringer zum Lötschberg-Basistunnel ins Nationalstrassennetz befindet sich in Vorbereitung. Es geht um die Anschlüsse von den bestehenden Autobahnen im Raum Spiez und Gampel-Raron an die Autoverladestellen. Diese selber sind Gegenstand des Alpentransit-Beschlusses und dessen Finanzierung. Der Bundesrat wird die Botschaft rechtzeitig koordiniert vorlegen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Le président: MM. Cavadini Adriano, Herczog et Thür combattent cette intervention. La discussion est renvoyée.

Verschoben – Renvoyé

94.3454

Postulat Loeb François

IKRK in Bosnien.

Diplomatische Offensive der Schweiz

Le CICR en Bosnie.

Offensive diplomatique suisse

Wortlaut des Postulates vom 7. Oktober 1994

Im schwer geprüften Bosnien steht der dritte Kriegswinter bevor. Er droht katastrophal zu werden. Viele Tausende von Menschen sind vom Tode bedroht. Nach dem dringenden Appell des IKRK-Präsidenten Cornelio Sommaruga an die Völkergemeinschaft (Vertreter aller 185 Vertragsstaaten der Genfer Konventionen) vom 7. September 1994 bitten wir den Bundesrat, dass die Schweiz als Depositärstaat und Unterzeichnerin der Genfer Konventionen eine diplomatische Offensive bei allen Regierungen unternimmt, um zu erwirken, dass das IKRK in Bosnien-Herzegowina endlich seine humanitäre Aufgabe erfüllen und den gravierenden Verletzungen des humanitären Völkerrechts Einhalt gebieten kann und dass die Genfer Konventionen von allen Parteien eingehalten werden. Die diplomatische Offensive ist wichtig und dringend notwendig, damit insbesondere die in menschenunwürdigen Verhältnissen lebenden und eingeschlossenen Bewohner der sogenannten Schutzzonen in Bosnien geschützt werden und die kommenden Wintermonate überleben können.

Texte du postulat du 7 octobre 1994

La Bosnie, fortement éprouvée, se prépare à affronter son troisième hiver de guerre, hiver qui promet d'être catastrophique. En effet, plusieurs milliers de personnes risquent d'y trouver la mort. Dans le sillage de l'appel urgent lancé, le 7 septembre 1994, par Cornelio Sommaruga, président du CICR, à la communauté internationale (plus précisément aux représentants des 185 Etats qui sont parties aux Conventions de Genève), nous prions le Conseil fédéral de faire en sorte que la Suisse, en qualité d'Etat dépositaire et d'Etat signataire des Conventions de Genève, lance une offensive diplomatique auprès de tous les gouvernements, afin que, d'une part, le CICR puisse enfin remplir ses tâches humanitaires en Bosnie-Herzégovine et mette un terme aux graves violations du droit international humanitaire, et que, d'autre part, les Conventions de Genève soient respectées par toutes les parties contractantes. Il est important et extrêmement urgent de mener cette offensive diplomatique pour protéger les habitants, qui, cloîtrés dans ce qu'on appelle des zones de protection, vivent dans des conditions inhumaines, et les aider à survivre durant les mois d'hiver qui approchent.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Allenspach, Aregger, Bär, Baumann Ruedi, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Bezola, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bodenmann, Bonny, Borrel François, Borradori, Brunner Christiane, Bühler Simeon, Bühlmann, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Cornaz, Couchepin, Danuser, Darbellay, David, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dreher, Ducret, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Gobet, Goll, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grosenbacher, Gysin, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Heberlein, Hegetschweiler, Herczog, Hildbrand, Hollenstein, Jaeger, Jeanprêtre, Keller Anton, Keller Rudolf, Kühne, Leemann, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuba, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Mamie, Marti Werner, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Mühlemann, Müller, Nabholz,

Motion Suter Alpen transit. Priorität für die Achse Lötschberg-Simplon und den Gotthard-Basistunnel

Motion Suter Transit alpin. Priorité à l'axe Loetschberg-Simplon et au tunnel de base du Gothard

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3682
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2470-2471
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 958

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.