

reichen orientieren. Dazu gehört auch die Diskussion der Wechselkurslage. Da die Nationalbank im Bedarfsfall ohne Verzug wirkungsvoll reagieren kann, drängt sich die Erarbeitung spezieller Konzepte nicht auf.

4. Devisenmarktinterventionen sind grundsätzlich nur wirksam, wenn die Märkte gleichzeitig einen entsprechenden Kurswechsel der Geldpolitik erwarten. Im Fall einer Höherbewertung der Landeswährung muss die Zentralbank – mit anderen Worten – bereit sein, die Devisenkäufe durch den Übergang zu einer expansiveren Geldpolitik zu untermauern. Will sie umgekehrt eine Währung durch Devisenverkäufe stützen, so muss sie gleichzeitig zu einer restriktiveren Geldpolitik übergehen. Sogenannte sterilisierte Interventionen, d. h. Interventionen, deren Geldmengeneffekte neutralisiert werden, sind für sich allein genommen praktisch wirkungslos. Sie können jedoch in gewissen Situationen einen Signaleffekt haben. Dies ist dann der Fall, wenn die Zentralbank einen geldpolitischen Kurswechsel ankündigt oder unterstreicht.

Wie stark eine Zentralbank intervenieren muss, um den Wechselkurs schnell und nachhaltig zu beeinflussen, hängt vor allem von den Erwartungen des Marktes über die künftige Geldpolitik der Zentralbank ab. Das Interventionsvolumen lässt sich im voraus nicht quantifizieren. Die Erfahrung verschiedener Länder zeigt aber, dass in gewissen Situationen massive Interventionen nötig sind, um herrschende Kurserwartungen zu brechen.

In der Schweiz zeigte sich dies eindrücklich im Oktober 1978. Damals konnte der Höhenflug des Frankens nur mit massiven Dollarkäufen, welche die Notenbankgeldmenge gegenüber dem Vorjahr um rund 25 Prozent erhöhten, gestoppt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die amerikanischen Währungsbehörden kurz darauf zu einer restriktiven Geldpolitik übergingen. Dieser Kurswechsel war wesentlich, um das Vertrauen in den Dollar wiederherzustellen, d. h., ohne die Straffung der amerikanischen Geldpolitik hätte die Nationalbank noch stärker intervenieren müssen.

Auch die im Europäischen Währungssystem gemachten Erfahrungen zeigen, dass Devisenmarktinterventionen allein in der Regel nicht genügen, um Währungskrisen zu überwinden. Die Märkte müssen gleichzeitig davon überzeugt werden, dass die Zentralbanken bereit sind, die angestrebten Kursverhältnisse mit einer entsprechenden Geldpolitik zu unterstützen. Ist diese Geldpolitik nicht glaubwürdig, verpuffen Interventionen wirkungslos, und die Wechselkurse müssen früher oder später angepasst werden.

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

94.3492

**Interpellation Pini**  
**Import von Hasen**  
**Interpellanza Pini**  
**Importazione di lepri**  
**Interpellation Pini**  
**Importation de lièvres**

*Wortlaut der Interpellation vom 29. November 1994*  
Unter Berufung auf die Rechte, die ihm das Ratsreglement einräumt, ruft der Unterzeichnende der zuständigen Bundesbehörde das Postulat 94.3253 in Erinnerung. Ungefähr sechs Monate nach seiner Einreichung verlange ich, gestützt auf die Artikel, die den Geschäftsverkehr mit den beiden Räten regeln, eine verbindliche Stellungnahme.

*Testo dell'interpellanza del 29 novembre 1994*

Il sottoscritto deputato, valendosi delle facoltà conferitegli dal regolamento, si pregia ricordare all'autorità federale competente il postulato 94.3253.

A sei mesi, circa, dalla sua presentazione ne esige una risposta ferma, a norma degli articoli che regolamentano i rapporti con i due consigli legislativi, per quanto concerne il citato postulato.

*Texte de l'interpellation du 29 novembre 1994*

Le député soussigné, se prévalant de la faculté qui lui est conférée par le règlement, se permet de rappeler à l'autorité fédérale compétente son postulat concernant l'importation de lièvres (94.3253).

Etant donné que six mois se sont écoulés depuis le dépôt dudit postulat, le soussigné exige une réponse formelle, conformément aux dispositions régissant les rapports entre les deux Conseils législatifs.

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Keine – Nessuno – Aucun*

*Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit*

L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Februar 1995**Risposta scritta del Consiglio federale del 22 febbraio 1995**Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 février 1995*

La preparazione della risposta a un intervento motivato in modo tanto dettagliato, come quello presentato sotto forma di postulato 94.3253, necessita di tempi più lunghi del solito. Le richieste e gli argomenti avanzati nel postulato hanno dovuto essere esaminati singolarmente, in parte in collaborazione con istanze internazionali. La risposta è ora pronta.

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

94.3255

**Interpellation Bühler Gerold**  
**Eisenbahnverbindung**  
**Stuttgart–Schaffhausen–Zürich**  
**Chemin de fer. Ligne**  
**Stuttgart–Schaffhouse–Zurich**

*Wortlaut der Interpellation vom 16. Juni 1994*

Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und der zunehmenden grenzüberschreitenden Aktivitäten hat sich das Verkehrsvolumen auf der Achse Stuttgart–Schaffhausen–Zürich besonders stark ausgeweitet. Massgebliche Verkehrsstudien gehen davon aus, dass der Personen- und Güterverkehr auch zukünftig überdurchschnittlich wachsen wird. Was den Schienenverkehr anbelangt, ist auffallend, dass die Verbindungen, vor allem die Infrastruktur im Güterverkehr, und zwar bezüglich Schnelligkeit und rascher Verfügbarkeit, den zukünftigen Anforderungen bei weitem nicht zu genügen vermögen. Ich ersuche den Bundesrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welcher Zeitplan ist für die Realisierung der Verladeeinrichtungen für den kombinierten Verkehr in Singen vorgesehen?

2. Werden bezüglich Grösse, Zeitpunkt der Inbetriebnahme und Standort von Verladeterminals nach der Annahme der Alpen-Initiative ergänzende Massnahmen erwogen?
3. Wann ist auf der Bahnstrecke Schaffhausen–Bülach–Zürich mit der Realisierung von Doppelspurinseln (Rafzerfeld) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zu rechnen?
4. Welche ergänzenden Massnahmen werden in Absprache mit der Deutschen Bahn erwogen, um die unattraktiv lange Reisezeit zwischen Stuttgart–Schaffhausen und Zürich deutlich zu verringern (Neigezüge, Ausbauten)?
5. Teilt der Bundesrat angesichts der Entwicklung des Verkehrsstromes die Auffassung, dass neben der Verbindung über Basel die Strecke Stuttgart–Schaffhausen als massgebliche Nord-Süd-Achse einzustufen ist und folglich den sich abzeichnenden Anforderungen angepasst werden muss?

*Texte de l'interpellation du 16 juin 1994*

En raison du développement de l'économie et des activités transfrontières, le volume du trafic sur l'axe Stuttgart–Schaffhouse–Zürich a considérablement augmenté. Selon des études indicatives, le trafic voyageurs comme le trafic des marchandises continueront à augmenter dans une mesure supérieure à la moyenne. Or, on constatera que les installations ferroviaires, notamment celles qui servent au trafic des marchandises, ne suffiront pas, et de loin, à assurer à l'avenir des liaisons rapides que l'on puisse utiliser facilement.

Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quel calendrier a-t-on établi pour la construction, à Singen, des installations de chargement devant servir au trafic combiné?
2. Prévoit-on des mesures complémentaires concernant la grandeur, la date de la mise en service et l'emplacement du terminal servant au chargement, après le succès de l'initiative des Alpes?
3. Quand peut-on espérer que les îlots à double voie (Rafzerfeld) permettant d'augmenter le rendement seront construits sur la ligne de chemin de fer Schaffhouse–Bülach–Zürich?
4. Quelles dispositions (rames pendulaires, aménagements) prévoit-on de prendre après entente avec les Chemins de fer allemands pour réduire nettement la durée excessive et peu attrayante pour les usagers, du trajet Stuttgart–Zürich via Schaffhouse?
5. Compte tenu de l'augmentation du trafic, le Conseil fédéral estime-t-il aussi que la ligne Stuttgart–Schaffhouse doit être considérée comme une liaison nord-sud importante au même titre que celle passant par Bâle et qu'elle doit par conséquent être adaptée aux besoins prévisibles?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Hafner Ursula (1)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1994*

1. Die Realisierung eines neuen Terminals für den kombinierten Verkehr in Singen ist angelaufen. Die Baubewilligung wird auf März 1995 erwartet, die Inbetriebnahme ist für das Frühjahr 1997 vorgesehen.
2. Bei der Neat-Planung wurden alle verfügbaren in- und ausländischen Langfristprognosen beigezogen und zusätzliche neu erstellt. Alle Prognosen gehen von einer Verdoppelung des gesamten alpenquerenden Güterverkehrsaufkommens bis zum Jahr 2020 aus. Dannzumal werden auf der Schiene und der Strasse zusammen rund 140 Millionen Tonnen Güter den gesamten Alpenbogen durchqueren. Für rund die Hälfte dieses Verkehrsaufkommens führt der kürzeste Weg durch die Schweiz.

Die Neat wurde derart konzipiert, dass die Schweiz diesen gesamten auf sie zufallenden Verkehr auf der Schiene bewältigen kann. Artikel 36sexies der Bundesverfassung erfordert so-

mit keine Überarbeitung des Neat-Konzeptes. Mit der Neat kann sowohl der heute noch existierende Umfahrungsverkehr als auch der gesamte schweizerische Strassengütertransportverkehr auf der Schiene übernommen werden.

Dieser Kapazität entsprechend werden die Verladeanlagen des kombinierten Verkehrs für den grenzüberschreitenden Verkehr geplant. Dies kommt in Artikel 5 (Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der Schweiz) und in Artikel 6 (Infrastrukturarbeiten und Planung der Massnahmen in der Gemeinschaft) des Transitabkommens zwischen der EG und der Schweiz wie auch in der trilateralen Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italien über den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse zum Ausdruck.

3. Ein Ausbau Bülach–Schaffhausen war nie Bestandteil von «Bahn 2000». Trotzdem wird die Reisezeit zwischen Schaffhausen und anderen Destinationen mit Anschluss in Zürich durch ein Projekt von «Bahn 2000» verkürzt. So wirkt sich ein drittes Gleis zwischen Zürich-HB und Zürich-Wipkingen in schlankeren Anschlüssen mit einem Zeitgewinn von mindestens sechs Minuten aus, indem der Schaffhauser Schnellzug nicht mehr als letzter, sondern als erster aus der Zürcher Anschlussgruppe fährt. So ergeben sich z. B. im Verkehr mit Bern bzw. Luzern Fahrzeitreduktionen von je 19 Prozent, mit Neuenburg eine solche von 18 Prozent.

Eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe untersucht, welche Massnahmen bei den Neat-Zubringerstrecken im Norden zu treffen sind, damit sie dereinst den Anforderungen der Neat bezüglich Kapazität und Hochgeschwindigkeitsstandards gerecht werden.

4. Im Fahrplan 1993/95 werden zwischen Zürich und Stuttgart sieben internationale Züge angeboten, die in die Taktfahrpläne der SBB und der DB integriert sind. Dazu kommen die beiden Eurocity-Züge «Üetliberg» und «Killesberg», welche die Städte in weniger als drei Stunden miteinander verbinden. In der deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe wird zurzeit der zukünftige Einsatz von Neigezügen auf der Strecke Stuttgart–Zürich geprüft; Resultate sind Ende dieses Jahres zu erwarten. Eine durchgehende Neubaustrecke für hohe Geschwindigkeiten ist hingegen wirtschaftlich nicht zu begründen.

5. Wichtige Neat-Zufahrtsstrecken im Norden sind die Strecken Stuttgart–Schaffhausen–Zürich, München–Zürich und die vom Verkehrsaufkommen her bedeutendste Strecke Karlsruhe–Basel. Der Bundesrat ist sich der Bedeutung leistungsfähiger Zubringerstrecken für die Neat bewusst (Kapitel 142 der Neat-Botschaft, Art. 4, 5 und 6 des Transitabkommens zwischen der EG und der Schweiz für den Güterverkehr). Er unterstützt deshalb die Arbeiten der oben erwähnten deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe.

Raumplanerische Fragestellungen in diesem Zusammenhang werden durch die deutsch-schweizerische Raumordnungskommission abgestimmt.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*

*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

## **Interpellation Bühler Gerold Eisenbahnverbindung Stuttgart-Schaffhausen-Zürich**

## **Interpellation Bühler Gerold Chemin de fer. Ligne Stuttgart-Schaffhouse-Zurich**

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	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3255
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	975-976
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 536

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.