

95.3095

**Motion Baumberger****«Bahn 2000». 2. Etappe.****Neubaustrecke****Zürich-Flughafen–Winterthur****«Rail 2000». 2<sup>e</sup> étape.****Nouveau tronçon****Zurich-Aéroport–Winterthour***Wortlaut der Motion vom 7. März 1995*

Der Bundesrat wird eingeladen, im Rahmen der beschlossenen Etappierung der «Bahn 2000» die für die verkehrsmässige Anbindung der Ostschweiz und für die Führung des internationalen Bahnverkehrs über den Flughafen unentbehrliche Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur der nächsten (zweiten) Realisierungsetappe zuzuweisen.

*Texte de la motion du 7 mars 1995*

Le Conseil fédéral est chargé d'attribuer à la prochaine (deuxième) étape de réalisation la construction de la ligne reliant Winterthour à l'aéroport de Zurich, dans le cadre du programme qui a été fixé pour la réalisation de «Rail 2000» et qui est indispensable pour raccorder la Suisse orientale au réseau de transport et pour faire passer le trafic ferroviaire international par l'aéroport.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun**Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Die Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen und Zürich sowie die Städte Winterthur, Schaffhausen, Frauenfeld und St. Gallen haben sich nachdrücklich für die Realisierung des Brüttener Tunnels schon in der ersten Etappe von «Bahn 2000» eingesetzt. Alle Nationalräte (31) aus den betroffenen Regionen haben meine diesbezügliche Motion vom 22. September 1993 (93.3404) mitunterzeichnet. Aus finanziellen Gründen musste dieses Anliegen der Ostschweiz zurückgestellt werden (Beschlüsse des National- und Ständerates zum Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000»).

2. Die Einbindung der Ostschweiz in das in Erneuerung begriffene europäische Bahnnetz (mit raumplanerisch erforderlicher Führung der internationalen Schnellverbindungen Zürich–Stuttgart und Zürich–München über den Flughafen) ist ohne zusätzliche Schienenkapazität zwischen dem Flughafen und Winterthur ebensowenig möglich wie die vom Kanton Thurgau gewünschte Verbindung mit der Agglomeration Konstanz/Kreuzlingen.

3. Die Neubaustrecke Brüttener Tunnel, welcher in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 ausdrücklich zugestimmt wurde, ist baureif. Die Plangenehmigung datiert vom 14. Oktober 1992. Alle Einsprachen sind erledigt. Die Kosten halten sich im Rahmen des ursprünglichen Vorschlags (Kostenstand 1993: 646 Millionen Franken).

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**vom 6. Juni 1995**Rapport écrit du Conseil fédéral**du 6 juin 1995*

Der Bundesrat erachtet das Zuweisen der Realisierung der Neubaustrecke Zürich-Flughafen–Winterthur in die zweite Etappe als verfrüht. Die anlaufenden Studien zur zweiten Etappe von «Bahn 2000» sollen bestimmen, welche Neu- und Ausbauten in der zweiten Etappe verwirklicht werden sollen.

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

1. 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. Aus diesen Gründen, und nicht in erster Linie aus finanziellen Gründen, wurde die Neubaustrecke Brüttener Tunnel zurückgestellt.

2. 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. 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. Diese Bemerkung gilt auch für eine zusätzliche Verbindung Konstanz/Kreuzlingen–Winterthur–Zürich. Trotzdem haben sich die SBB zu einem Markttest für ein Schnellzugsangebot Zürich–Konstanz bereit erklärt. Die entsprechenden Arbeiten sind im Gang.

3. 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 müssen. 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.

Die Tatsache, dass für den Brüttener Tunnel das Plangenehmigungsverfahren bereits abgeschlossen ist, rechtfertigt gemäss den Ausführungen unter Punkt 1 nicht seinen sofortigen Bau.

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. Die anlaufenden Studien zur zweiten Etappe von «Bahn 2000» sollen diese Frage beantworten. Was für die erste Etappe galt, bleibt aber grundsätzlich auch für die zweite Etappe aktuell, nämlich keine Bauten auf Vorrat zu erstellen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

## **Motion Baumberger «Bahn 2000». 2. Etappe. Neubaustrecke Zürich-Flughafen- Winterthur**

## **Motion Baumberger «Rail 2000». 2e étape. Nouveau tronçon Zurich-Aéroport- Winterthour**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3095
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1602-1602
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 813

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.