

Aspekt der Öffnung, den das Projekt mit sich bringt, mehrmals vorgebracht. Diesbezüglich stellen die Zusammenarbeit und der Austausch, welche die meisten Schweizer Kantone im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit ihren Nachbarn pflegen, eine konkrete Wirklichkeit dar.

Der Bundesrat möchte zudem daran erinnern, dass die Organisatoren alle Kantone und Regionen der Schweiz zur Mitwirkung an dem vom Bundesrat ausgewählten Projekt aufmuntern müssen, um ihm so die nötige nationale Dimension zu verleihen. Die Arbeiten des hierfür ernannten Komitees schreiten übrigens gut voran und kommen diesem Anliegen entgegen.

4. Beurteilung

Im grossen und ganzen teilt der Bundesrat die Anliegen des Verfassers und der 24 Mitunterzeichner des Postulates. Er begrüsst demnach ihre Aussagen über die Notwendigkeit, das «Europa der Regionen» zu fördern und auch im Rahmen der Expo 2001 zu berücksichtigen, ohne jedoch daraus ein spezifisches Thema zu machen.

Der Bundesrat lehnt es jedoch ab, eine zweite Machbarkeitsstudie über einen weiteren Ausstellungsort zu erstellen. Er widersetzt sich folglich auch der Idee, die Studie über den im Rahmen der Interreg-II-Programme für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gewährten Kredit zu finanzieren.

Zudem stellt der Bundesrat fest, dass die Hauptanliegen des Postulanten – Öffnung nach aussen und im speziellen nach Europa, aktives Mitwirken aller kulturellen und sprachlichen Regionen der Schweiz – durch das Organisationskomitee der Expo 2001 bereits berücksichtigt werden. Der Bundesrat möchte daran erinnern, dass er sich verpflichtet hat, den nationalen Charakter der Feierlichkeiten zu wahren.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté

95.3085

Postulat Urek-NR Sicherheitskontrolle der Kernanlagen. Stellenbedarf

Postulat Ceate-CN Sécurité des installations nucléaires. Postes de travail nécessaires

Wortlaut des Postulates vom 27. Februar 1995

Der Bundesrat wird eingeladen, die für die Sicherheitskontrolle der Kernanlagen notwendigen zehn Stellen zugunsten der Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen (HSK) zu bewilligen. Die Kosten sollen dabei den Betreibern der zu überwachenden Anlagen angelastet werden.

Texte du postulat du 27 février 1995

Le Conseil fédéral est invité à accorder à la Division principale de la sécurité des installations nucléaires, les dix postes de travail nécessaires aux contrôles de sécurité des installations nucléaires.

Les dépenses afférentes seront imputées aux exploitants des installations concernées.

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 3. Mai 1995

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 3 mai 1995

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

Überwiesen – Transmis

95.3179

Postulat Zwahlen

Transjurane. Umfahrung von Sonceboz

Transjurane. Évitement de Sonceboz

Wortlaut des Postulates vom 24. März 1995

Angesichts der sehr schwierigen Verkehrssituation ersuche ich den Bundesrat, die Planung für eine Umfahrung von Sonceboz wiederaufzunehmen und dem Parlament ein Projekt zu unterbreiten.

Texte du postulat du 24 mars 1995

Le Conseil fédéral est prié, au vu de la gravité de la situation, de réactiver l'étude de l'évitement de Sonceboz et de nous soumettre un projet.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Berger, Comby, Darbelly, Ducret, Epiney, Gobet, Graber, Mamie, Rohrbasser, Schmied Walter, Schweingruber, Theubet (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La Transjurane évite Sonceboz par l'est. Cette situation anachronique oblige les automobilistes du vallon de Saint-Imier qui souhaitent emprunter la N 16 pour se rendre à Bienne ou à Moutier à traverser impérativement Sonceboz–Sombeval. Aujourd'hui déjà, alors que l'autoroute n'est pas ouverte, la population se plaint du passage en pleine localité de très nombreux véhicules. Dans deux ans, lors de l'ouverture au trafic du secteur N 16 La Heutte–Tavannes, la circulation va assurément encore augmenter.

Si l'on peut discuter d'une telle erreur dans la planification du projet N 16, ses auteurs, lors du dépôt du projet général, avaient prévu une parade efficace: l'évitement, par le sud, de Sonceboz. Curieusement, ce projet de route d'évitement, pourtant déposé publiquement et officiellement en 1986, a disparu des cartes lors du dépôt du projet définitif. Cet «oubli» est-il le fait

– de l'Office fédéral des routes ou
– du canton de Berne?

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 17. Mai 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 17 mai 1995

A l'époque, le contournement de Sonceboz n'avait pas été reconnu comme une composante du projet de route nationale. Pour cette raison, et compte tenu également de son coût, il n'a pas été intégré au projet définitif de la N 16. Comme cette liaison fait partie de la route principale J 30, elle devrait faire l'objet d'une procédure cantonale.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral
 Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

Abgelehnt – Rejeté

95.3030

Postulat Gadiant
Bahnverbindungen
nach Tourismusregionen
Liaisons ferroviaires
vers les régions touristiques

Wortlaut des Postulates vom 31. Januar 1995

Mit der Botschaft von 1985 zu «Bahn 2000» hat der Bundesrat zahlreiche neue Direktverbindungen in Aussicht gestellt. Die Verwirklichung wird aber noch einige Jahre dauern. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, schon vor der vollständigen Realisierung der ersten Etappe von «Bahn 2000» die Möglichkeit von zusätzlichen alternierenden Direktverbindungen zu prüfen, zum Beispiel:

- zu den geraden Stunden je ein Direktzug Genf–Lausanne–Bern–Zürich–Flughafen–St. Gallen und Basel–Zürich–Chur,
- zu den ungeraden Stunden Genf–Lausanne–Bern–Zürich–Chur und Basel–Zürich–Flughafen–St. Gallen.

Texte du postulat du 31 janvier 1995

Le Conseil fédéral envisage dans son message de 1985 sur «Rail 2000» de nombreuses nouvelles liaisons directes dont la réalisation s'étendra cependant sur plusieurs années. Avant la fin des travaux de la première étape de «Rail 2000», le Conseil fédéral est donc invité à étudier la possibilité d'instaurer des liaisons alternées supplémentaires, par exemple:

- aux heures paires: un train direct Genève–Lausanne–Berne–Zürich–Aéroport–Saint-Gall et Bâle–Zürich–Coire;
- aux heures impaires: un train direct Genève–Lausanne–Berne–Zürich–Coire et Bâle–Zürich–Aéroport–Saint-Gall.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguelin, Bezzola, Bonny, Bundi, Columberg, Danuser, Diener, Eggly, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Giger, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Hämmerle, Hari, Iten Joseph, Kühne, Maeder, Marti Werner, Maurer, Meyer Theo, Poncet, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Rychen, Schmid Peter, Schmid Samuel, Seiler Rolf, Spoerry, Tschäppät Alexander, Tschopp, Wanner, Weyeneth, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden (38)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Privatauto im Ferienerkehr hat die Bahn den grossen Nachteil des Umsteigens mit Gepäck. Besonders in den grossen Bahnhöfen wie Zürich ist das Umsteigen für eine Familie mit Feriengepäck aufwendig. Dazu kommt, dass bei Verspätungen die Anschlüsse oft nicht abgewartet werden und der Reisende nervös wird, weil er nicht weiss, ob der Anschluss abgewartet wird. Der Bundesrat schrieb dazu im «Bericht über das Konzept 'Bahn 2000' und Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen (vom 16. Dezember 1985)»:

«Die Notwendigkeit zum Umsteigen beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Auto. Das Konzept 'Bahn 2000' kann diesen Nachteil zwar nicht eliminieren, aber doch erheblich abschwächen. Mit der Fahrplanverdichtung vom Stunden- zum Halbstundentakt auf den verkehrstarken Streckenabschnitten kann in vielen Fällen mit dem einen oder anderen Zug stündlich ein gänz-

lich oder mindestens abschnittsweise neuer, direkter Zuglauf und damit für viele Orte eine neue umsteigefreie Verbindung angeboten werden Dem reisegewohnten Geschäftsmann bietet sich halbstündlich die Verbindung an, während die zeitlich flexiblere und weniger mobile Familie mit Gepäck für ihre Reise den durchlaufenden Zug wählen wird. Häufigere und zusätzlich neue direkte Verbindungen bewirken gemeinsam eine starke Reduktion der durchschnittlichen Wartezeit der Reisenden bei nach wie vor unumgänglichem Umsteigen im Intercity- und Schnellzugsverkehr.» (S. 19f.). In den Abstimmungserläuterungen von 1987 zu «Bahn 2000» schrieb der Bundesrat:

– «Rascher ans Ziel

Hochgeschwindigkeitsbahnen wie der französische TGV sind für die kleinräumige Schweiz nicht die richtige Lösung. Bessere Anschlüsse, erleichtertes Umsteigen, neue Direktverbindungen und nicht zuletzt modernste Lokomotiven mit besserer Beschleunigung und höherer Geschwindigkeit werden die Reisezeit trotzdem erheblich verringern.

– Weniger umsteigen

Wer angenehm reisen will, möchte bis ans Ziel im gleichen Wagen sitzen bleiben. 'Bahn 2000' bietet bedeutend mehr direkte Zugverbindungen.» (S. 4).

Untersuchungen in Frankreich haben gezeigt, dass bei umsteigefreien Verbindungen nach Touristenorten die Zahl der Bahnbenützer erheblich zunimmt.

Heute bestehen zum Beispiel schon umsteigefreie Verbindungen von Basel nach Chur und von Basel ins Berner Oberland und ins Oberwallis. Es bestehen aber keine Direktverbindungen von der Romandie und Bern nach der Tourismusregion Graubünden.

Zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse in Chur, wo aus technischen Gründen immer umgestiegen werden muss, werden grosse Anstrengungen unternommen. Es müssen aber auch andere Schwachstellen in der Transportkette beseitigt werden, zum Beispiel das Umsteigen in Zürich. Solange die erste Etappe von «Bahn 2000» nicht realisiert ist, könnte möglicherweise das gleiche Prinzip, wie es in der Botschaft von 1985 beschrieben wurde, im Zweistundentakt befolgt werden. Mit Direktzügen alle zwei Stunden kann den weniger zeitgebundenen Feriengästen das Umsteigen erspart werden, und bei Verspätungen wird mit der Direktverbindung sicher der Anschlusszug nicht verpasst.

Mit solchen alternierenden Direktverbindungen entfallen wohl einzelne umsteigefreie Verbindungen von Bern zum Flughafen Zürich. Hingegen erhält Basel mehr Direktverbindungen zum Flughafen Zürich und nach St. Gallen. Der Nachteil der kleineren Zahl von Direktzügen zwischen Bern und Flughafen Zürich fällt nicht so ins Gewicht, weil zahlreiche Intercity-Züge zwischen den «Stundenzügen» von Bern zum Flughafen Zürich fahren. Zudem ist das Gepäck für Flugreisen ohnehin nicht so gross, und ab Zürich Hauptbahnhof bestehen zahlreiche Zugverbindungen zum Flughafen. Möglicherweise können auch «Flügelzüge» gebildet werden, die sich in Zürich trennen und getrennt nach Chur bzw. St. Gallen weiterfahren.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 31. Mai 1995

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 31 mai 1995

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

Postulat Zwahlen Transjurane. Umfahrung von Sonceboz

Postulat Zwahlen Transjurane. Evitement de Sonceboz

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	95.3179
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1613-1614
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 832

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.