

**Präsident:** Die Kommission beantragt Ihnen, das Postulat zu überweisen. So beschlossen.

*Überwiesen – Transmis*

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

Ad 79.053

**Furkatunnel. Bericht**

**Tunnel de la Furka. Rapport**

Herr **Fischer**-Weinfeldern unterbreitet namens der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 11. März 1980 hat die Bundesversammlung einen zweiten Zusatzkredit für den Bau des Eisenbahn-Basistunnels Oberwald–Realp bewilligt.

In Artikel 3 des Bundesbeschlusses wurde festgelegt, dass das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement den vorberatenden Kommissionen halbjährlich über den Fortgang der Arbeit und die Verwendung der Kredite berichten müsse.

Der Tunnel wurde am 25. Juni 1982 eingeweiht, und am 30. November 1982 lag die Endabrechnung vor. Über die wichtigsten Feststellungen der Kommission gibt der beiliegende Bericht Auskunft.

Der Auftrag des Departementes ist mit dem Bericht vom 30. November 1982, der auch der Presse zur Verfügung gestellt wurde, erfüllt. Die Kommission beantragt Ihnen, das Geschäft abzuschreiben. Die Beschwerde 78.261 von Ing. A. Coudray, betreffend das Verfahren der parlamentarischen Abklärung des Furkatunnels, die am 20. Juni 1978 vom Nationalrat erledigt wurde, kann ebenfalls von der Geschäftsliste gestrichen werden, weil sie nur unseren Rat betrifft.

#### 1. Arbeit der Kommission 1980 bis 1983

Die Kommission tagte wie folgt:

7./8. August 1980: Besichtigung und Sitzung in Realp und Oberwald (Gespräche mit den Bauleitern und Unternehmen)

17. März 1981: Sitzung in Bern

7. Oktober 1981: Sitzung in Bern

9. März 1982: Sitzung in Bern

2. Juni 1982: Besichtigung des Tunnels

7. Februar 1983: Besichtigung und Sitzung in Oberwald (Gespräche mit Vertretern der Vereinigung der Verkehrsvereine im Obergoms und des Gemeindeverbandes Goms)

#### 2. Ausführung der Arbeiten

Das Werk wurde entsprechend dem Projekt, wie es im Bericht der Kommission vom 13. April 1978 dargestellt ist, ausgeführt. Die Länge der beiden Doppelspurstrecken beträgt 774 Meter; das Parlament hat die entsprechenden Mehrkosten beim Zusatzkredit von 1980 berücksichtigt.

Ausserhalb des Projektes «Furka-Basistunnel» muss die Furka–Oberalp-Bahn in nächster Zeit ihre Strecke zwischen Andermatt und Realp und über den Oberalp zusätzlich vor Lawinen schützen. Besonders zwischen Andermatt und Realp sind die Lawinenschutzbauten wichtig, damit der durchgehende Betrieb sichergestellt werden kann. Zwischen Andermatt und Hospental ist eine gemeinsame Lawingalerie für die Bahn und die Nationalstrasse N 2 vorgesehen; der Kostenverteiler muss noch ausgehandelt werden.

Östlich von Realp soll für die Bahn ein 404 Meter langer Tunnel im Tagbau erstellt werden; die Kosten betragen rund 5,4 Millionen Franken. Die Finanzierung ist noch nicht zugesichert. Dieser Tunnel kommt auch dem Strassenverkehr

zugute, denn die Autos würden in Andermatt verladen, wenn die Strasse nach Realp gesperrt ist.

Die Kommission befürwortet den Bau dieser Anlagen, weil sonst der Furka-Basistunnel seinen Zweck als wintersichere Verbindung nicht ganz erfüllen kann. Die Prioritäten bei den Lawinenverbauungen sind entsprechend festzulegen.

#### 3. Prüfung der Abrechnung

##### 3.1 Bewilligte Kredite (Mio. Franken)

|      | Bund           | Kantone Wallis, Uri, Graubünden |
|------|----------------|---------------------------------|
| 1971 | 70             | 4                               |
| 1976 | 80,4           | 4,6                             |
| 1980 | 96,492         | 5,508                           |
|      | <u>246,892</u> | <u>14,108</u>                   |

261 Mio. Fr.

davon 36 Mio. Fr. Teuerung 1972–1976

225 Mio. Fr. ohne Teuerung seit 1972

Der Bundesrat wurde 1976 und 1980 ermächtigt, die Zusatzkredite um den Bundesanteil an den ab 1. April 1976 ausgewiesenen teuerungsbedingten Mehrkosten zu erhöhen.

Die Endkosten des Werks betragen 318 512 541 Franken, davon sind 93 822 236 Franken Teuerung ab 1972. Auf Preisstand 1972 beträgt die Endsumme 224 690 305 Franken. Der Bundesrat hat am 25. Mai 1983 den Kredit um 54 420 864 Franken erhöht. Die Kantone Wallis, Uri und Graubünden müssen noch ihren Restanteil von insgesamt rund 3 Millionen Franken an die Teuerung übernehmen. Die bewilligten Kredite reichen also aus.

3.2 Verwendung der Kredite: Die Kredite wurden für den Bau des Basistunnels, die Bahnhöfe Oberwald und Realp und die Zufahrten von diesen Bahnhöfen zum Haupttunnel verwendet.

Die Autoverladezüge wurden vom Bund und den Kantonen Wallis, Uri und Graubünden separat finanziert. Der Bund übernahm 75 Prozent der Kosten zu Lasten des Rahmenkredits zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen.

Die bewilligten Kredite reichen aus unter der Voraussetzung, dass die Furka–Oberalp-Bahn nicht zur Bezahlung einer Entschädigung an Herrn Coudray verurteilt wird. Herr Coudray verlangt von der Furka–Oberalp-Bahn eine Entschädigung in der Höhe von 5,156 Millionen Franken für Vertragsauflösungen. Die Bahn hat Gegenklage erhoben und verlangt ihrerseits von Herrn Coudray 3,307 Millionen Franken.

3.3 Teuerungsberechnung: Die Kommission liess sich eingehend über die Teuerung orientieren. Sie kam aufgrund der ihr zur Verfügung gestellten Unterlagen zur Überzeugung, dass die Teuerung richtig berechnet wurde. Das Bundesamt für Strassenbau kam zu gleichen Schlussfolgerungen. In seinem Schreiben vom 18. Mai 1983 hält es fest:

«Zu Vergleichszwecken haben wir die summarisch ausgewiesenen Teuerungsbeträge der einzelnen Kostenträger aufgrund der im Nationalstrassenbau geltenden Bestimmungen sowie der objektbezogenen durchschnittlichen Teuerungssätze der Jahre 1972 bis 1982 (Richtwerte ASB) geprüft. Das Ergebnis unserer überschlägigen Berechnungen stimmt mit einer unwesentlichen Abweichung (0,14 Prozent gegenüber dem von Ihnen berücksichtigten Teuerungssatz überein.»

Auffallend ist die hohe Teuerung bei den bahntechnischen Anlagen (67,8 Prozent). Diese wurden erst 1982 gebaut und sind sehr arbeitsintensiv. Die Teuerung der letzten Jahre hat sich besonders stark ausgewirkt. Die Autoverladezüge wurden schon früher, im Jahre 1977, bestellt und 1980 abgeliefert. Die Preise waren dank dieser frühzeitigen Bestellung relativ günstig (50 Prozent des heutigen Preises bei den Verladewagen).

#### 4. Erfahrungen mit dem Betrieb des Furkatunnels

Am 26. Juni 1982 wurde der Betrieb durch den Furkatunnel aufgenommen. Die Sommerfahrplanperiode, die bis zum 26. September 1982 dauerte, brachte einen im Vergleich zu den Vorjahren (ausgenommen 1981) ähnlichen Verkehr. Die Frequenzen hielten sich im Rahmen des Jahres 1980. Mit Befriedigung konnte festgestellt werden, dass kein Verkehrsschwund eingetreten war. In den Monaten Juli bis September wurden etwa 116 000 Personen durch den Tunnel befördert.

Mit Beginn des Winterfahrplans wurde der Autoverlad durch den Furkatunnel aufgenommen. Am 5. Oktober 1982 musste die Furkapassstrasse wegen Schnees geschlossen werden. Bei offener Passstrasse wurden täglich 60 bis 90 Autos befördert. Nach Schliessung des Passes waren es im Durchschnitt der Monate

|              |             |
|--------------|-------------|
| Oktober 1982 | 330 pro Tag |
| November     | 162 pro Tag |
| Dezember     | 185 pro Tag |
| Januar 1983  | 253 pro Tag |
| Februar      | 338 pro Tag |
| März         | 358 pro Tag |
| April        | 365 pro Tag |
| Mai          | 344 pro Tag |

Spitzentag war bis jetzt der 19. Februar 1983 mit 1328 Personenwagen und 4 Autocars. Bis 31. Mai 1983 wurden insgesamt 71 194 Motorfahrzeuge transportiert. Die Frequenzen in den ersten acht Monaten liegen über den Prognosen. Es wurde festgestellt, dass sich im Bahnreiseverkehr neue Gewohnheiten einstellen: Der Verkehr zwischen Göschenen und dem Wallis hat sich als Schwerpunkt herausgebildet. Aber auch die Verbindung zwischen Wallis und Graubünden hat sich stark verbessert. Die Anschlussverhältnisse in Göschenen sind noch nicht befriedigend. Die Furka-Oberalp-Bahn ist mit der Generaldirektion der SBB wegen zusätzlicher Halte von Schnellzügen in Göschenen in Verhandlung.

Die Furka-Oberalp-Bahn verfügt über genügend und modernes Rollmaterial, um im Winter den neuen Verkehr zu bewältigen. In Spitzenzeiten können aber nicht mehr zusätzliche Skizüge (Transport der Skifahrer mit FO statt Skilift, Sessel- oder Luftseilbahn) von Andermatt nach Nättschen (4,48 Kilometer) geführt werden. Es ist deshalb geplant, zur Entlastung dieser Strecke einen Sessellift Andermatt-Nättschen zu bauen.

Ein Engpass besteht auch bei den Lokomotiven für den Glacier-Express. Bis jetzt müssen Maschinen von 1941/42 für diesen Zug eingesetzt werden. Diese sind langsam und nicht für den Winterbetrieb mit langen Zügen, in denen geheizt werden muss, und mit Speisewagenbetrieb ausgelegt. Mit modernen Lokomotiven könnte die Fahrzeit zwischen Andermatt und Brig um 15 Minuten reduziert werden. Die Frequenzen im Autoverlad entsprechen den Prognosen. Vorsichtigerweise wurde erst ein Teil der Autoverladewagen gekauft. Deshalb entstehen oft längere Wartezeiten (z. B. 19. Februar 1983 bis zwei Stunden). Die Lokomotiven und die festen Anlagen sind für längere Züge ausgelegt. Mit der Beschaffung zehn zusätzlicher Wagen, wie sie in den Massnahmen des Bundes zur Stärkung der Wirtschaft vorgesehen ist, kann die Kapazität im Autoverlad um 50 Prozent gesteigert werden. Die Wartezeiten werden damit wesentlich reduziert.

#### 5. Erste Auswirkungen auf die Wirtschaft des Goms

Die Kommission hörte am 7. Februar 1983 folgende Herren an:

- Markus Wenger, Grossrat, Präsident des Gemeindeverbandes Goms;
- Bernhard Kreuzer, Direktor der Vereinigung der Verkehrsvereine Obergoms.

Aus den Ausführungen ergab es sich, dass es verfrüht wäre, die ersten direkten Auswirkungen des Tunnels auf die Wirtschaft des Goms zu beurteilen. Es gibt aber ganz eindeutige positive Anzeichen, zum Beispiel wurden im Januar

1983 50 Prozent mehr Anfragen für Aufenthalte im Obergoms verzeichnet. Besonders wurde festgestellt, dass sich viele Leute aus den Regionen Zug, Luzern usw. für Ferien im Obergoms interessieren, was früher gar nicht der Fall war.

Im Hinblick auf die Eröffnung des Tunnels wurden neue Hotels gebaut und ältere renoviert. Es herrscht Optimismus. Die Behörden des Goms wollen aber eine übermässige Bautätigkeit, besonders von Zweitwohnungen, verhindern.

Die Erschliessung mit Seilbahnen ist im unteren Goms gut, im Obergoms fehlen leistungsfähige und attraktive Anlagen. Es sind jedoch Bestrebungen im Gange, die notwendigen Anpassungen der touristischen Infrastruktur vorzunehmen.

**Präsident:** Die Kommission beantragt Ihnen, das Geschäft abzuschreiben und die Beschwerde von Ingenieur Coudray ebenfalls von der Geschäftsliste zu streichen. So beschlossen.

83.311

#### Motion des Ständerates (Kündig)

##### Grossbäckerei der PTT

#### Motion du Conseil des Etats (Kündig)

##### Boulangerie industrielle des PTT

83.313

#### Motion Früh

##### Grossbäckerei der PTT

##### Boulangerie industrielle des PTT

83.305

#### Motion Oehler

##### Grossbäckerei der PTT

##### Boulangerie industrielle des PTT

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 919 hiavor – Voir page 919 ci-devant

**Flubacher:** Als wir in der Gruppe Bauten der Finanzkommission auch kurz das Problem der Bäckerei in Mülligen gestreift haben, sagte man uns: ja, wir müssten uns natürlich schon im klaren sein, das sei ein 24-Stunden-Betrieb, und wenn ein Angestellter morgens um 1 Uhr eine Znüni-pause hat, dann müsse er ein frisches Weggli oder Gipfeli haben. Ich habe dann erwidert, solange wir über das Wochenende in Erstklasshotels der Schweiz 48-Stunden-alte Weggli bekämen, sei sicher auch dem Personal zuzumuten, dass die Weggli beim Konsumieren einige Stunden alt sind.

Der liebe, gute Emil Hegetschweiler, im Film seinerzeitiger Besitzer der «Gross- und Kleinbäckerei Tünkli», würde sich im Grab umdrehen, wenn er feststellen müsste, was man heute in Zürich unter eine Backecke versteht. Die PTT haben dort eindeutig übermachtet. Es geht mir nicht nur um die Bäckerei. Auf verschiedenen Gebieten konkurrenzieren die PTT private Unternehmen. Nächstens werden sie vermutlich noch einen Blumenladen einrichten; man wäre wohl imstande, auch dort ein echtes Bedürfnis nachzuweisen oder zu konstruieren. Es ist heute schon üblich, dass in den PTT-Betrieben massenweise Salami, Fleisch und Basler Leckerli verkauft werden (nicht von der PTT direkt, sondern von ihren Personalverbänden). Die Konkurrenzierung der

## **Furkatunnel. Bericht**

### **Tunnel de la Furka. Rapport**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1983   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | III  |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Sommersession                                |
| Session             | Session d'été                                |
| Sessione            | Sessione estiva                              |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 13   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 79.053                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 23.06.1983 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 944-945                                      |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 011 500                                   |

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.