

CH_VB 88.305 vom 17. Dezember 1986

Bundesverwaltung, 1986-12-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.305

FR: CH_VB 88.305 du 17 décembre 1986

IT: CH_VB 88.305 del 17 dicembre 1986

Volltext

7. Oktober 1988 N 1479 Postulat Schmidhalter Mit Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1986 haben die eidgenössischen Räte die SBB ermächtigt, zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» Infrastrukturinvestitionen im Umfang von 5,4 Milliarden Franken zu tätigen. Davon sind 2,35 bis 2,45 Milliarden Franken für die vier Neubaustrecken veranschlagt. In dieser Kreditsumme sind 50 Millionen Franken enthalten, welche die eidgenössischen Räte für zusätzliche Umweltschutzmassnahmen an den Neubaustrecken beschlossen haben - als Ergänzung zu dem, was unter diesem Titel in den damals vorliegenden Plänen bereits vorgesehen war. Diese Kreditaufstockung geschah m erster Linie mit Blick auf eine umweltschonende Trassierung der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Die SBB haben in der Zwischenzeit die Projekte für die Neubaustrecken zusammen mit den betroffenen Kantonen und Umweltschutzorganisationen weiterbearbeitet. Nach Abschluss der Projektierung werden sie die Bauvorlage dem Bundesamt für Verkehr zur Einleitung des eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahrens (Plangenehmigungsverfahren) einreichen. Gegenstand dieses Verfahrens ist auch eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes durch die zuständige Behörde. Es wird dabei festzustellen sein, ob das Projekt den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes und den Umweltvorschriften anderer Bundesgesetze entspricht. Ob und allenfalls in welchem Ausmass zusätzliche Umweltschutzmassnahmen nötig sein werden, kann erst nach Abschluss des Baubewilligungsverfahrens gesagt werden. Der Bundesrat hält es daher nicht für zweckmässig, heute schon dafür einen Zusatzbeitrag vorzusehen. Für projektbedingte Mehrkosten, z. B. als Folge von zusätzlichen Umweltschutzmassnahmen, müsste er den eidgenössischen Räten einen Zusatzkredit beantragen, da er lediglich ermächtigt ist, den bewilligten Höchstbetrag von 5,4 Milliarden Franken der Teuerung anzupassen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 88.305 Postulat Schmidhalter Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Konzept Nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes Wortlaut des Postulates vom 29. Februar 1988 Der Bundesrat wird eingeladen, auf der Grundlage des Konzeptes «Bahn 2000» unter Berücksichtigung der laufenden Studien Neat, Neue Eisenbahntransversalen, ein Konzept «Bahn 2000 international» erarbeiten zu lassen. Die drei bestehenden Transitlinien und deren Verkehrskorridore Simplontallinie, Basel-Bern-Lötschberg-Simplon und Basel-Gotthard-Chiasso sowie die internationalen Einfall- und Zubringerlinien im Jura, in der Nord-Ostschweiz und im Rheintal sind nahtlos auf der Basis des Konzeptes «Bahn/ Bus 2000» auszubauen, so dass die angestrebten Ziele und Vorgaben der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen für den die Schweiz durchquerenden Güter- und Personenverkehr erfüllt werden können. Texte du postulat du 29 février 1988 Le Conseil fédéral est invité à faire élaborer un projet RAIL 2000

international qui tienne compte du projet RAIL 2000 et des études en cours sur de nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes. Les trois lignes de transit existantes et leurs voies d'accès (ligne de la vallée du Simplon, ligne Bâle-Berne-Loetschberg-Simplon, ligne Bâle-St-Gothard- Chiasso), ainsi que les lignes internationales d'apport, qui aboutissent à nos frontières du Jura, du nord et de l'est, doivent être aménagées de manière à ce qu'elles s'intègrent à notre réseau remanié conformément au projet RAIL/ BUS 2000, et que les objectifs assignés aux nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes puissent être atteints pour le trafic des marchandises et des personnes.

Schriftliche Begründung -
Développement par écrit Am 2. Oktober 1986 hat der Unterzeichnete im Parlament die Motion «Eurorail 2000» eingegeben und verlangt, dass der Bundesrat in Ergänzung und Ausweitung zum Konzept «Bahn 2000» ein Konzept «Bahn 2000 international» entwerfe und dem Parlament vorlege. Diese Motion wurde vom Bundesrat am 26. November 1986 als Postulat angenommen. Inzwischen hat der Bundesrat den Auftrag erteilt, Entscheidungsgrundlagen für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) mit der zu wählenden Linienführung zu erarbeiten, und zwar aufgrund von vier Linienführungsvarianten. Die Experten haben im sogenannten Referenzfall vernünftige, sofortige und mittelfristige Massnahmen berücksichtigt und für den Vergleich als durchgeführt vorausgesetzt. Sie kommen zum Schluss, dass zwischen diesem Referenzfall und den Neat-Planungsfällen keine finanziell interessante Zwischenlösung, d. h. ohne Basistunnel aber mit Ausschöpfung sämtlicher denkbarer Verbesserungsmöglichkeiten, gefunden werden könne. Sie behaupten, dass eine solche Zwischenlösung nicht existiere, wenn man die realistisch gesetzten Hauptziele berücksichtige. Unserer Ansicht nach gibt es aber eine solche interessante Zwischenlösung mit einem kurzen Basistunnel unter den Berner Alpen. Mit einem konsequenten Ausbau könnte übrigens jede der drei bestehenden Linien mit relativ kurzen Neubaustrecken mittel- und langfristig auf einen Stand gebracht werden, der in bezug auf Qualität und Kapazität der in Zukunft entstehenden Nachfrage auch im internationalen Verkehr entsprechen würde. Das Konzept «Bahn 2000 international» ist ohne grosse Zeitverluste und übermässige Kosten zu realisieren.

Alpentransversale: Schwierigkeiten bei der Finanzierung Die Neat-Studien konzentrieren sich auf vier Projekte mit überlangen Neubaustrecken: Lötschberg 129 km, Gotthard 198 km, Gotthard Y 372 km, Splügen I 249 km, Splügen II 346 km. Diese Studien sollen uns Entscheidungsgrundlagen für den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale geben. Es wird sicher möglich sein, aufgrund der Unterlagen einen sogenannten Linienführungsentscheid zu treffen. Ob es dann aber für einen Baubeschluss reicht, ist auf einem anderen Blatt geschrieben. Diese Zweifel drängen sich auf, wenn die Finanzierung überdacht wird. Mit dem Konzept «Bahn 2000» werden folgende Investitionsbeträge ausgelöst: Für die SBB: Neubaustrecken und Ausbauten 5,4 Milliarden, zusätzlich Rollmaterial für 1,7 Milliarden, total 6,7 Milliarden Franken. Für die Privatbahnen sowie weitere konzessionierte Transportunternehmen (KTU) sind in diesem Zeitraum minimum zwei Rahmenkredite in der Grössenordnung von 2,5 Milliarden Franken vorzusehen, wobei angenommen wird, dass bei den Privatbahnen die Kantone und die Bahnen 50 Prozent zusätzlich leisten müssen. Das ergibt ein totales Investitionsvolumen in der Grössenordnung von 5 Milliarden Franken. Total werden also für «Bahn/Bus 2000» etwa bis zum Jahre 2000 12 Milliarden Franken zu investieren sein. Dies, ohne Teuerung und Mehrkosten zu berücksichtigen. Ueber den neuen Leistungsauftrag an die SBB muss der Bund etwa 1 Milliarde Franken pro Jahr laufend investieren. Sofern man annimmt, dass bis zum Jahre 2007 zusätzlich eine neue Alpentransversale mit etwa 200 km Neubaustrecken realisiert werden soll, ergeben sich

schlussendlich Investitionssummen zwischen 2,5 bis 3 Milliarden Franken pro

Postulat du groupe démocrate-chrétien 1480 N 7 octobre 1988 Jahr. Stellt man diesbezüglich Vergleiche zum Nationalstrassenbau an, muss man sofort einsehen, dass es so nicht geht. Die Finanzen sind nicht aufzubringen. Die Ziele sind auch mit einer Zwischenlösung zu erreichen Für die Erfüllung des Transit- oder Durchgangsverkehrs stehen drei Ziele im Vordergrund. Alle drei Ziele können mit einem konsequenten Ausbau der drei bestehenden internationalen Linien erreicht werden. Die Reisezeiten Die Reisezeiten der Intercity- und Eurocityzüge können auf allen drei Linien entscheidend gesenkt werden, ohne dass Hunderte von Kilometern Neubaustrecke erstellt werden, so zum Beispiel auf der Lötschberglinie mit einer Neubaustrecke von 35 km (Tunnel 28 km) durch die Berner Alpen, aber auch auf der Simplontallinie und der Gotthardstrecke. Auf der Gotthardstrecke müsste man die Nord-Südzufahrten zu einem eventuellen Gotthardbasistunnel, d. h. Olten-Amsteg und Biasca-Chiasso (Monte Ceneri-Tunnel), vordringlich und laufend ausbauen und für den Personenverkehr derart vorschleunigen, dass zwischen den Zentren Zürich und Lugano ein Zweistundentakt gefahren werden kann. Der kundengerechte Güterverkehr Der kundengerechte Güterverkehr, d. h. Wagenladungen und vor allem Container, können bereits heute ab Basel durch den Gotthard oder den Lötschberg in geforderter Quantität und Qualität bewältigt werden. Sogar der Gotthard hat noch freie Kapazität. Bei einer möglichen Gütertransportkapazität am Gotthard von etwa 13 Millionen Tonnen pro Jahr wurden 1984 10,2 Millionen Tonnen transportiert. Am Lötschberg könnten ab 1989 6 Millionen Tonnen mit Steigerungsmöglichkeit auf 12 Millionen Tonnen erbracht werden. Heute sind es deren drei. Was die Anlieferungszeit beim Güterverkehr anbetrifft, kann durch rechtliche, organisatorische und betriebliche Verbesserungen an den Grenzorten viel mehr Zeit eingespart werden als mit neuen Linien. Huckepack, aber auch durch den Lötschberg Der Huckepack ist momentan nur am Gotthard möglich und kann in den nächsten Jahren noch etwas gesteigert werden, da die Verladehöhe auf 3,80 m angehoben wird. Die Verademöglichkeit für 4 m oder 4,20 m hohe Lastwagen muss so schnell wie möglich bereitgestellt werden, denn man kann für die Lösung dieses Problems nicht 15 bis 20 Jahren warten. Es zeigt sich zudem, dass auch bei der Lötschberg/Simplonvariante in 7 Jahren, gleichzeitig mit dem Endtermin der Neubaustrecken «Bahn 2000», der Huckepackverkehr zu realisieren ist. Mit der Absenkung der Sohle in den beiden Simplontunnels und einem neuen Basistunnel durch den Lötschberg von 28 km kann das möglich gemacht werden. Der anfallende Lastwagenverkehr kann dann ab Iselle bis Basel oder umgekehrt auf der Schiene transportiert werden. Basel-Iselle ist von allen Alpentransversalen die kürzest mögliche Strecke durch die Schweiz. Da wir über die Bundeskasse die Umlagerung von der Strasse auf die Bahn subventionieren müssen, ansonsten die Lastwagen überhaupt nicht die Bahn benützen, wäre es nichts anderes als logisch, wenn diejenige Alpentransversale in Frage käme, welche die kürzeste Strecke aufweist. Laut Leistungsauftrag bezahlt der Bund den SBB auf der Strecke Basel-Lugano heute 200 bis 300 Franken pro Sendung. Dieser Betrag würde auf der weit kürzeren Strecke Basel-Iselle entsprechend niedriger. Die Anzahl Lastwagen, welche auf der Bahn transportiert werden, muss massiv gesteigert werden, um die Strasse zu entlasten. Diese Übung kostet den Bund jedes Jahr viel Geld, und es muss daher die wirtschaftlichste Lösung angestrebt werden. Schlussfolgerungen Das vordringliche Ausbauprogramm ist in seinen Schwerpunkten wie folgt zu definieren: -Neubaustrecken und Ausbauten «Bahn/Bus 2000». -Neuer Basistunnel Lötschberg mit den drei Funktionen: internationaler und nationaler Bahnverkehr; Huckepack Basel-Iselle; Autoverlad Nationalstrasse Spiez bis

National- strasse Rhoneebene. -Ausbau des bestehenden Simplontunnels für Huckepackprofil. - Laufender Ausbau der Strecken Zürich-Amsteg und Bias- ca-Chiasso für den schnellen Personenverkehr. Angesichts der enormen Kosten, die für den Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale erbracht werden müssen und die nur über eine längere Reihe von Jahren erbracht werden können; angesichts des Risikos, in den Jahren des Baus der Alpentransversale den Anschluss an den internationalen Verkehr zu verlieren, ersuchen wir den Bundesrat, als Zwischenlösung die drei bestehenden Linien Simplen, Lötsch- berg und Gotthard sowie die internationalen E nfall- und Zubringerlinien im Jura, in der Nord-Ostschweiz und im Rheintal in Form eines Konzeptes «Bahn 2000 international» möglichst sofort dem internationalen Verkehr anzupassen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 19. September 1988 Déclaration écrite du Conseil fédéral du 19 septembre 1988 Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Neut zu prüfen. Ueberwiesen - Transmis #ST# 88.309 Postulat der christlichdemokratischen Fraktion Beitritt der Schweiz zum Europäischen Währungssystem EWS Postulat du groupe démocrate-chrétien Adhésion de la Suisse au Système monétaire européen (SME) Wortlaut des Postulates vom 29. Februar 1988 Der Bundesrat wird eingeladen, das Verhältnis der Schweiz zum Europäischen Währungssystem zu überprüfen und insbesondere die Aufnahmebedingungen für die Schweiz abzuklären. Ferner ist abzuklären, ob dem Parlament Bot- schaft und Entwurf zu einem Beitrittsbeschluss zu unterbreiten seien. Texte du postulat du 29 février 1988 Le Conseil fédéral est prié d'examiner les relations de la Suisse avec le Système monétaire européen (SA/IE) et en particulier de clarifier les conditions d'admission. Il déterminera s'il y a lieu de présenter à l'Assemblée un message accompagné d'un projet d'arrêté concernant l'adhésion. Sprecher - Porte-parole: Eisenring Schriftliche Begründung - Développement par écrit I. Das Europäische Währungssystem, geschaffen 1979, umfasst derzeit acht von zwölf EG-Ländern. Zuletzt sind ihm Italien (1981), Belgien (1982) und Frankreich (1983) beigetreten. Voraussichtlich ist 1989 auch mit dem Beitritt von Spanien und Portugal zu rechnen. Sodann verlautet, dass auch Island den Anschluss seiner Währung an das Europäische Währungssystem prüft, um die Anfälligkeit der nationalen Währung gegenüber den starken Dollarkursschwankungen zu verringern. Ferner sind auch in England Diskussionen über einen eventuellen Beitritt zum EWS im Gange, und selbst die Möglichkeit ist im Gespräch, dass sich auch Japan dem EWS annähern könnte. Vom Geltungsbereich her ist das EWS somit schon heute relativ weitgezogen, und eine weitere Erstarkeung des

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Schmidhalter Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Konzept Postulat Schmidhalter Nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band III Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 88.305 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 07.10.1988 - 08:00 Date Data Seite 1479-1480 Page Pagina Ref. No 20 016 736 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.