

CH_VB 89.518 vom 7. Dezember 1989

Bundesverwaltung, 1989-12-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.518

FR: CH_VB 89.518 du 7 décembre 1989

IT: CH_VB 89.518 del 7 dicembre 1989

Erwägungen

E. 7

décembre 1989 Natürlich wollen wir unsere Aufgabe als Transitland im Herzen Europas wahrnehmen, und wir wollen auch eine attraktive Alternative für den Schwerverkehr anbieten, der unser Land durchquert. Er muss weg von der Strasse auf die Schiene, da sind wir uns ja alle einig. Aber investieren wir denn so viele Milliarden, nur damit von Frankfurt nach Rom und von Mailand nach Hamburg gefahren werden kann? Gibt es nicht auch innerschweizerischen Nord-Süd-Verkehr, der unsere Beachtung verdient? Beim Konzept «Bahn 2000» wurde er völlig vernachlässigt. Südlich von Luzern und Zug wird von den inzwischen offenbar mehr als sieben Milliarden Franken nichts investiert. Die Verbindung des Tessins mit der deutschen Schweiz ist, sagen wir es ehrlich, schlecht. Die Weitsicht und die Pioniertat ehren die Ersteller der Gotthardlinie, aber wir leben nicht mehr im Jahr 1870. Während Hochgeschwindigkeitszüge durch Europa fahren, bleibt die Höchstgeschwindigkeit auf den beiden Gotthardrampen auf 80 Kilometer pro Stunde beschränkt. Die Strecke ist wegen der begrenzten Steigung länger als die Strasse, die Bahn hat länger als das Auto. Daran muss sich auch im innerschweizerischen Verkehr etwas ändern. Wir brauchen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale, die nicht nur den ändern, sondern auch uns dient. Ohne den Kanton Tessin näher an die übrige Schweiz heranzuführen, rechtfertigen sich die vielen Milliarden nicht. Ich nehme an, dass das keine einsamen Gedanken eines Deutschschweizers mit Tessiner Herkunft und Bezug sind, sondern hoffe, dass der Bundesrat die Auffassung teilt, wir würden nicht nur eine internationale, sondern auch eine nationale Nord-Süd-Achse benötigen und das Neat-Projekt müsse so angelegt sein, dass es beiden Zielen gerecht wird. Damit die neue Linie diesen Anforderungen genügt, muss das nachgeholt werden, was bei der «Bahn 2000» vernachlässigt worden ist, nämlich eine vernünftige Zufahrt von der Nord-Süd-Achse nach Zürich. Das liegt nicht einfach im Interesse der Einwohner dieser Stadt und der Agglomeration, sondern ebenso in jenem der vielen Menschen mit einem schweizerischen Reiseziel, einem schweizerischen Ausgangspunkt oder beidem zugleich, die die Nord-Süd-Achse benützen wollen. Ich freue mich, dass das für Basel gewährleistet ist, dank des Lötschbergs auch für Bern, im Hinblick auf den Ausbau der Simplonstrecke ferner für Lausanne und Genf. Würde es beim Plan des Bundesrates vom Mai dieses Jahres bleiben, stände Zürich abseits. Am 6. Juli hat der Bundesrat ergänzend dargelegt, dass er die Variante Gotthard-Ost und das Gotthard-Y nicht für zweckmässig oder nicht für finanziell verkraftbar halte. Damit erhält mein Anliegen auch für die Ostschweiz Gewicht. Eine sinnvolle Alternative kann der Weg über Zürich nur sein, wenn er dort weder in einer Sackgasse noch in einer Einspurstrecke aus dem 19. Jahrhundert endet. Das scheint auch eingeleuchtet zu haben. Im genannten Bericht steht nun, der Bundesrat prüfe insbesondere den Bau einer Uetliberglinie mit Doppelspur von Zürich-Wiedikon nach Rotkreuz/Arth-Goldau. Das kann eine durchaus taugliche Lösung sein. Jede Streckenführung ist der

Prüfung wert. Die Hauptsache ist, dass ein leistungsfähiger Anschluss besteht. Lieber die Aussage im Bericht vom 6. Juli haben sich - mit mir - die Zürcher Behörden denn auch gefreut, und ich hatte den Eindruck, ich hätte mit meiner kurz zuvor eingereichten Interpellation vielleicht schon ein Teilziel erreicht. Ich wäre froh, wenn es zum ganzen Ziel würde und wenn uns Herr Bundesrat Ogi mitteilen könnte, dass es nicht bei der Prüfung bleibt, sondern dass diese Prüfung in ein Projekt ausmündet. Ich wünsche mir, dass ich es noch erlebe, dass diese Linie dann auch besteht! Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Jagmetti äussert Bedenken, der Raum Zürich erhalte nur einen unzureichenden Anschluss an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale. Er erwartet deshalb vom Bundesrat Auskunft über die Binnenfunktion der noch zu realisierenden Neat. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der EG und auch der jetzigen Entwicklung in Osteuropa ist viel von der europäischen Bedeutung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale die Rede. Wir bauen in der Schweiz, investieren dabei aber auch für Europa. Das heisst nicht, dass der Neat keine Binnenfunktion zukommen würde. Der Bundesrat hat nicht zuletzt mit Rücksicht auf diese Binnenfunktion und den nationalen Verkehr den Gotthard und nicht den Lötschberg-Simplon oder den Splügen als Hauptentscheid gewählt. Auch hier - Sie gestatten, Herr Ständerat Jagmetti - führt kein Weg an Zürich vorbei. Deshalb sind Ihre Gedanken nicht einsam, sondern sie sind in Bern gehört worden. Aus schweizerischer Sicht interessieren natürlich neben den Möglichkeiten, die die Neat international bietet, vor allem die nationalen Vorteile. Auf der anderen Seite erwartet die EG von uns in erster Linie eine Transitachse für den Güterverkehr. Sie wissen, was wir hier zu erwarten haben. Ich will die Zahlen nicht wiederholen. Es muss eine leistungsfähige, eine moderne Bahn sein. Nun haben Sie den Beschluss des Bundesrates vom 28. Juni erwähnt, der am 5. oder 6. Juli veröffentlicht wurde. Hier hatte der Bundesrat klar entschieden, dass die Gotthard-Variante gewählt wird und dass auf eine weitere Überprüfung der sogenannten Gotthard-Ost-Variante verzichtet wird. In diesen Wochen werden grosse Anstrengungen unternommen, um die Ostschweiz an die Gotthard-Achse anzuschliessen. Der Bundesrat hatte mein Departement beauftragt, zusammen mit den ostschweizerischen Regierungen nach geeigneten Lösungen zu suchen. Die Frage des Anschlusses Zürichs an die Gotthard-Achse wird im Rahmen dieser Untersuchungen geprüft. Zur Diskussion stehen - Sie haben es erwähnt - u.a. der Uetlibergtunnel, der aus dem Räume Zürich in den Raum Rotkreuz/Arth-Goldau führen würde. Aber ich darf erwähnen, dass wir auch noch andere Möglichkeiten prüfen, wobei immer Zürich einbezogen ist, so wie wir das am 28. Juni beschlossen haben. Den laufenden Abklärungen kann und will ich heute nicht vorgreifen. Wir müssen die Resultate abwarten, aber ich würde sagen, das Teilziel, wie Sie es ausgeführt haben, ist erreicht. Der Bundesrat wird aufgrund dieser Abklärungen entscheiden. Das ist auch der Grund, weshalb diese Neat-Botschaft, die wir an und für sich bis Ende Herbst 1989 dem Bundesrat vorlegen wollten, eine gewisse Verzögerung erleidet; aber es ist wohl die wichtigste Botschaft, die in den nächsten Jahren von meinem Departement kommen wird. Wir lassen uns nicht unter Zeitdruck setzen. Es ist ein Generationenprojekt, das wir angehen. Deshalb kommt es in diesem Zusammenhang auf ein halbes Jahr mehr oder weniger nicht mehr an. Wir wollen die Botschaft dem Gesamtbundesrat in den nächsten Monaten vorlegen, so dass sich die Räte im nächsten Jahr mit diesem grossen Projekt auseinandersetzen können. Fazit: Die Abklärungen über den Anschluss von Zürich sind im Gange. Der Weg wird nicht an Zürich vorbeiführen. Damit hoffe ich, auf Ihre Interpellation eine genügend gute Antwort gegeben zu haben. Präsident: Herr Jagmetti wird ersucht zu erklären, ob er von der Antwort befriedigt ist oder nicht. Jagmetti: Ich

danke für die Antwort. Ich habe mich sehr ge- freut, dass wir ganz sicher mit einer Strecke nach Zürich rech- nen dürfen; ich freue mich auf die Einweihung der Anlage und erkläre mich befriedigt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Jagmetti Neat. Anschluss von Zürich Interpellation Jagmetti Raccordement de Zurich à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung

E. 08

Séance Seduta Geschäftsnummer 89.518 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 07.12.1989 - 08:00 Date Data Seite 771-772 Page Pagina Ref. No 20 018 240 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.