

CH_VB 90.418 vom 18. Juni 1990

Bundesverwaltung, 1990-06-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.418

FR: CH_VB 90.418 du 18 juin 1990

IT: CH_VB 90.418 del 18 giugno 1990

Erwägungen

E. 18

Juni 1990 N 1087 Interpellation Béguelin «Bahn 2000» eine neue Bahn praktisch von Basel via Ölten nach Bern bringen wird. Wenn Sie die Neat-Botschaft und das Konzept rasch behandeln, wird es möglich sein, im Jahre 2000 oder 2005 den Lötschberg-Basistunnel zur Verfügung zu haben und damit Europa eine erste Mini-Alpentransversale in kürzester Zeit anzubieten. Das ist verhandlungstaktisch sehr wichtig, weil es auch Projekte am Brenner und am Mont-Cenis gibt. Und schliesslich: Den Einsatz des Pendolinos prüfen wir; aber aufgrund unseres heutigen Wissensstandes ersetzt er die Neubaustrecken für die «Bahn 2000» nicht. Le président: L'interpellateur est satisfait de la nouvelle réponse du Conseil fédéral. #ST# 90.335 Postulat Ruckstuhl Neat. Anschluss der Ostschweiz NLFA. Raccordement de la Suisse orientale Wortlaut des Postulates vom 7. Februar 1990 Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie der Anschluss der Ostschweiz an die Neat rasch und konkret im Projekt einer neuen Alpentransversale integriert und verwirklicht werden kann. Texte du postulat du 7 février 1990 Le Conseil fédéral est prié d'examiner les moyens d'intégrer promptement le raccordement de la Suisse orientale au projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Mitunterzeichner - Cosignataires: Aliesch, Ammann, Baggi, Bundi, Caccia, Columberg, Danuser, David, Déglise, Dietrich, Eisenring, Engler, Eppenberger Susi, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Früh, Hösli, Humbel, Kühne, Lanz, Nussbaur, Oehler, Pini, Portmann, Rechsteiner, Rutishauser, Schmidhalter, Segmüller, Seiler Rolf, Widrig, Zwingli (31) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Bundesrat hat sich im Juli 1989 in der Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zugunsten einer Neat-Variante «Gotthard-Basistunnel» ausgesprochen. Damit werden die Alternativen «Gotthard-Ost» und «Splügen» kaum realisiert werden können. Dieser Entscheidung trägt nun aber den berechtigten Anliegen der Ostschweiz in keiner Weise Rechnung. Ihre Verkehrsprobleme werden nicht gelöst. Die absehbare Verkehrslawine, die sich durch die Ergänzung des Autobahnnetzes im süddeutschen Raum über die Ostschweiz, namentlich das St. Galler Rheintal, sowie die San-Bernardino-Route ergiessen wird, muss in einer Neat-Entscheidung ebenfalls mitberücksichtigt werden. Dies kann nur durch konkrete Alternativen und Anschlüsse an die Neat glaubwürdig verwirklicht werden. Daher müssen die Forderungen der Ostschweiz in die Botschaft des Bundesrates einfließen, und die entsprechenden finanziellen Kredite müssen im Rahmenkredit enthalten sein. Für die Ostschweiz kommen dabei vor allem folgende sechs mögliche Anschlussmassnahmen in Frage: a. Bau einer leistungsfähigen Verbindung Ostschweiz-Zentralschweiz (Satteltunnel); b. Ausbau der Rheintal-Walensee-Linie (Doppelspur); c. Güterterminals in der Ostschweiz (St. Margrethen-Buchs-Landquart); d. Ausbau der Linie St. Gallen-Pfäffikon; e. Ausbau des Bahnhofs St. Gallen; f. Ausbau der Bodensee-Linie. Der Bundesrat wird beauftragt, die obgenannten berechtigten Forderungen der Ostschweiz für einen Anschluss an das

Neat-Programm zu prüfen und in seinen künftigen Entscheidungen mitzubedenken.
Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 25. April 1990 Déclaration écrite du Conseil fédéral du 25 avril 1990 Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.
Ueberwiesen - Transmis #ST# 90.418 Interpellation Béguelin Lötschberg-Simplon-Achse.
Schweizerische Antwort auf italienische Projekte Axe du Lötschberg-Simplon. Réponse de la Suisse aux projets italiens au sud du Simplon Wortlaut der Interpellation vom 14. März 1990 Am 1. März sah sich der italienische Verkehrsminister Carlo Bernini den Stand der Arbeiten am neuen Rangierbahnhof von Domodossola II an. Bei dieser Gelegenheit wurde ein Projekt zur Verbesserung der Verbindungen südlich des Simplons vorgestellt, das Investitionen von rund einer Milliarde Schweizer Franken beinhalten würde. Italien möchte auf diese Weise die Eröffnung der ersten Achse der neuen Alpentransversalen voll nützen können.

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