

CH_VB 92.3139 vom 19. März 1993

Bundesverwaltung, 1993-03-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3139

FR: CH_VB 92.3139 du 19 mars 1993

IT: CH_VB 92.3139 del 19 marzo 1993

Erwägungen

E. 19

mars 1993 1. Quelles seraient les possibilités d'augmenter la capacité des transversales alpines existantes si a les transversales principales Bâie-Chiasso et Bâle-Domo- dossola étaient équipées d'une commande automatique li- néaire de la marche des trains, système que les CFF ont déjà testé avec succès entre 1970 et 1980? b. à partir de 1994, tous les trains de marchandises circulant sur la route du Saint-Gothard avaient la longueur maximum de 700 mètres, comme c'est déjà le cas pour les trains servant au feroutage? 2. En combien de temps pourrait-on obtenir de telles augmen- tations des capacités? Quels seraient les investissements né- cessaires à cet effet? 3. Est-il exact que le système électronique que les CFF sont en train d'installer n'est pas le plus moderne? Pourquoi? Mitunterzeichner - Cosignataires: Bühlmann, Diener, Gon- seth, Hafner Rudolf, Meier Hans (5) Schriftliche Begründung - Développement par écrit 1a. Die deutsche Regierungskommission Bahn hat in ihrem Schlussbericht, der im Dezember 1991 publiziert worden ist, festgehalten, dass die Kapazitäten der Hauptstrecken durch Ausrüstung mit LZB um mindestens einen Drittel gesteigert werden können. Das System erlaubt eine dichtere Zugsfolge und damit mehr Züge pro Zeiteinheit. Die SBB haben bereits in den siebziger Jahren in der Leven- tina und zwischen Turgi und Koblenz Versuche angestellt Die Versuche waren erfolgreich. Wegen angeblich zu hohen Ko- sten wurde die Sache aber wieder begraben. Heute ist die Elektronik weit besser und billiger als vor 15 oder 20 Jahren. In Deutschland rechnet man für die Umrüstung mit Kosten von einer halben Million Deutsche Mark pro Kilometer. Die Strecke Basel-Chiasso umfasst 296 Kilometer, die Elektronisierung würde also bei dieser Rechnungsbasis rund 150 Millionen Franken kosten. Ein Vergleich: Der Huckepackkorridor kostet unser Land rund 1,4 Milliarden Franken. Nach Angaben der erwähnten deutschen Kommission übertrifft diese Möglichkeit zur kurzfristigen Leistungssteigerung «alle Alternativen im Nut- zen-Kosten-Verhältnis mit grossem Abstand.» Wenn wir von den künftigen Kapazitäten auf den Nord-Süd- Transitachsen nach der Fertigstellung von «Bahn 2000» (rund 37 Millionen Tonnen) ausgehen, wäre dies eine Kapazitätser- weiterung von rund 12 Millionen Tonnen. Zum Vergleich: Die Kapazität des Huckepackkorridors, der 1,4 Milliarden Franken kostet, wird von den SBB mit 480 000 Sendungen bzw. 10,5 Millionen Nettotonnen pro Jahr angegeben. 1b. Der Bau des Huckepackkorridors ermöglicht ab 1994 die Führung von 700 Meter langen Huckepackzügen. Die Züge werden am Berg von zwei Lokomotiven gezogen und von ei- ner dritten geschoben werden. Alle drei Lokomotiven werden per Funk von einem einzigen Lokführer bedient Es ist nicht einzusehen, warum andere Güterzüge nicht ebensolang sein können wie die Huckepackzüge, sofern das Maximalgewicht nicht überschritten wird. Nach Schätzungen dürften 1994 neben den 58 Huckepack- zügen 110 normale Güterzüge auf den beiden Transitachsen Gotthard und Lötschberg verkehren. Wenn deren Länge und Gewicht nur schon um 10 Prozent gesteigert werden könnten, so bedeutete dies Mehrkapazitäten von

1 bis 3 Millionen Tonnen pro Jahr. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. November 1992 Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 novembre 1992 Am 27. September 1992 wurde die Neat vom Volk angenommen. Die Interpellation hat deshalb nicht mehr den gleichen Stellenwert. Die Fragen des Interpellanten beantworten wir wie folgt: Durch die vom Interpellanten vorgeschlagenen Massnahmen kann die Kapazität kaum gesteigert werden. Massgebend für die Kapazität einer Strecke sind die Zugfolgezeiten, und diese wiederum hängen vom Bremsweg ab. Wenn die Blockabschnitte kaum länger sind als der Bremsweg, wie das heute am Gotthard der Fall ist, so bringt auch die Linienzugsbeeinflussung keinen nennenswerten Kapazitätsgewinn. Es wird nie möglich sein, alle Züge mit der maximal möglichen Nutzlast und mit der maximal möglichen Länge über den Gotthard zu führen. Bei der Kapazitätsberechnung sind tageszeitliche und saisonale Schwankungen zu berücksichtigen. Im übrigen ist die vom Interpellanten vorgeschlagene Lösung teurer (es braucht dafür drei Lokomotiven statt einer) und im Wagenladungsverkehr in technischer Hinsicht noch nicht bis in alle Details ausgereift. Die europäischen Bahnen sind zurzeit daran, die Frage der künftigen europakompatiblen Zugsicherung in einer Studiengruppe vertieft zu prüfen. Es werden auch Systeme der Linienzugsbeeinflussung evaluiert. Die SBB sind an diesen Arbeiten massgebend beteiligt. Die Resultate werden für die SBB wegleitend sein. Auch die modernste Elektronik kann allerdings an den oben erwähnten Sachverhalten nicht viel ändern. Im übrigen ist das, was die SBB heute einbauen, in keiner Weise eine veraltete Technik. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt und verlangt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen Verschieden - Renvoyé offensichtliche Mehrheit Minderheit #ST# 92.3147 Interpellation Thür Neat-Ablehnung und zweiter Autotunnel am Gotthard Rejet de la NLFA et deuxième tunnel routier du Gothard Wortlaut der Interpellation vom 20. März 1992 Bundesrat Adolf Ogi hat kürzlich darauf hingewiesen, dass die Ablehnung der Neat zwingend den Bau eines zweiten Autotunnels am Gotthard provozieren würde. Im Zusammenhang mit dieser Drohung stellen sich einige grundsätzliche Fragen: 1. Welche Rechtslage ist beim Bau eines zweiten Autotunnels am Gotthard zu berücksichtigen? Wäre dieser Tunnel als Neubaustrecke zu betrachten, welche dem Parlament zur Entscheidung vorgelegt werden müsste und gegen welche das fakultative Referendum ergriffen werden kann, oder liegt der Entscheid hierüber in der alleinigen Kompetenz des Bundesrates, weil es sich um den Ausbau einer bestehenden Linie handelt? 2. Wenn letzteres der Fall wäre, ist die Drohung von Bundesrat Ogi so zu verstehen, dass der Bundesrat bei einer Ablehnung des heutigen Neat-Projektes den Bau eines zweiten Autobahntunnels beschliessen würde? Liegen solche Pläne bereits vor? Sind der EG diesbezüglich irgendwelche Zusicherungen gemacht worden? Wäre der Bundesrat bereit, wenn der Entscheid in seiner Kompetenz liegen würde, das Projekt dem Parlament zur Entscheidung zu unterbreiten und einen Volksentscheid zu ermöglichen? 3. Ist der Bundesrat bereit, im Falle eines ablehnenden Neat-Entscheidung dem Parlament ein redimensioniertes Projekt vorzulegen, welches finanziell tragbar ist, den Umweltschutzanliegen und den Anliegen des Regionalverkehrs der von der Linienführung betroffenen Kantone Rechnung trägt, den Gütertransitverkehr verbindlich auf die Schiene bringt und auch garantiert, dass der Gütertransit die von ihm verursachten Kosten vollumfänglich deckt (Internalisierung der externen Kosten)?

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Thür Kapazitätssteigerungen bei den heutigen Alpentransversalen

Interpellation Thür Transversales alpines. Augmentation des capacités de transport In
Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band I Volume
Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione
primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung
16 Séance Seduta Geschäftsnummer 92.3139 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
19.03.1993 - 08:00 Date Data Seite 625-626 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 492 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.