

## CH\_VB 93.3521 vom 4. Oktober 1994

Bundesverwaltung, 1994-10-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_93.3521](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3521)

FR: CH\_VB 93.3521 du 4 octobre 1994

IT: CH\_VB 93.3521 del 4 ottobre 1994

### Erwägungen

#### E. 4

Wie gewichtet der Bundesrat eigentlich die Anforderungen der Besiedlungspolitik, der Raumplanung, der Regionalpolitik und des Umweltschutzes gegenüber den zurzeit einseitig dominierenden betriebswirtschaftlichen Überlegungen? Und wie werden die teilweise recht unbedeutenden Spareffekte gegen die einschneidenden Nachteile des Leistungsabbaus und den schleichenden «Kreditverlust» der SBB valorisiert und aufgerechnet?

#### E. 5

Quelle est l'idée directrice qui détermine les décisions du Conseil fédéral lorsqu'il doit choisir entre le train et le bus, entre le rail et la route? Etant donné que les ETC sont également concernées, des conséquences difficilement prévisibles pour les cantons découlent souvent de ces choix; comment pourront-ils participer aux décisions à prendre?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Keine - Aucun Onken Thomas (S, TG): Wie schon erwähnt, habe ich die Begründung meines Vorstosses bereits mit dem Votum geliefert, das ich vorhin zum Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» gehalten habe. Nachdem Bundesrat Ogi im Rahmen jener Diskussion nicht auf meine Fragen eingegangen ist, bin ich nun auf seine Antwort gespannt. Ogi Adolf, Bundesrat: Ich danke Ihnen, Herr Onken, dass Sie meine Antwort auf Ihre Interpellation jetzt noch entgegennehmen. Ich habe die allgemeine Diskussion nicht unnötig verlängern wollen. Sie sind der Ansicht, dass die Ostschweiz bei der ersten Etappe von «Bahn 2000» vergessen wurde, und Sie stellen in diesem Zusammenhang mehrere Fragen. Ich ergänze die schriftlichen Unterlagen, die Sie vom Sekretariat bekommen haben, und ich ergänze meine Ausführungen von heute morgen. Das Konzept «Bahn 2000» wird in der Ostschweiz bereits mit der ersten Etappe schrittweise verwirklicht. Die für das Knotenprinzip notwendigen Fahrzeiten werden zum Teil dank dem Einsatz von modernerem Rollmaterial mit aktiver Wagenkastenneigung erreicht. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass

Postulat Jagmetti 1018 4 octobre 1994 Ihnen das nicht genügt, aber wir sind der Meinung, dass damit das Bahnangebot generell eindeutig verbessert wird. Von einem Leistungsabbau kann nicht gesprochen werden, denn im Vergleich zum heutigen Angebot sind wesentliche Verbesserungen vorgesehen. Die erste Etappe von «Bahn 2000» beinhaltet alles, was aus heutiger Sicht wirtschaftlich vertretbar ist, alles, was aus heutiger Sicht finanzierbar ist, und alles, was aufgrund der Kundenbedürfnisse angestrebt werden muss. Teilweise werden die Angebotsverbesserungen aber nicht mit Beton - das entspricht Ihnen ja -, sondern mit modernster Technik, mit High-Tech, erreicht. Zurückgestellt wird nur das, was aus heutiger Sicht noch nicht notwendig ist. Dank der Verwirklichung des Knotenprinzips profitiert auch der Regionalverkehr. Die Fahrplangestaltung für die in den Haupt- und Zwischenknoten anschliessenden Regionalbahnen und Buslinien wird mit dem

für die Ostschweiz geplanten Vorgehen wesentlich erleichtert. Es ist jedoch nicht sinnvoll, Herr Onken, zehn Jahre zum voraus verbindliche Fahrplanver- sprechungen zu machen. Der dannzumalige Fahrplan muss der dannzumaligen Nachfrage entsprechen. Die Zurückstellung des Brüttenertunnels führt in der nächsten Zeit weder zu Kapazitätsengpässen noch zu Angebotslücken auf der Strecke Zürich-Winterthur. Wenn Sie Zahlen wollen, wenn Sie «facts and figures» wünschen, bin ich gerne bereit, Ihnen diese zu geben. Dann werden Sie erkennen, dass in der heutigen Zeit diese rund 600 Millionen Franken für eine Re- duktion, für eine ganz kleine Reduktion - es geht um eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten -, nicht notwendig sind. Sollte aber die Zugverbindung von Stuttgart Richtung Kanton Thurgau nach Zürich international an Bedeutung ge- winnen, werden wir den Brüttenertunnel vorschlagen. Im jetzi- gen Moment ist dieser Brüttenertunnel weder für die internatio- nale Verbindung nach München noch für die noch nicht so gut ausgebaute Verbindung nach Stuttgart notwendig. St. Gallen wird von Zürich aus im Halbstundentakt, Frauen- feld, Kreuzungen und Romanshorn werden im Stundentakt bedient, das heisst so, Herr Onken, wie es in der Botschaft von 1985 vorgesehen war. Das Führen zusätzlicher Züge zu den Stosszeiten ist grundsätzlich möglich, aber die Züge müssten dann auch benützt werden. In der ersten Etappe von «Bahn 2000» wurden ökologische, raumplanerische und regionalpolitische Anliegen stark ge- wichtet, was sich im bedeutenden volkswirtschaftlichen Nut- zen der ersten Etappe auch niederschlägt Die Wahl der Ver- kehrsträger für ein Angebot im öffentlichen Verkehr wird mit der Revision des Eisenbahngesetzes auf eine neue Grundlage gestellt, die wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend diskutieren können. Zum Schluss möchte ich Ihnen sagen: Die Antwort auf Ihre fünf Fragen haben Sie schriftlich. Der Thurgau, Ihr Kanton, um jetzt konkret auf Ihre Bemerkungen einzugehen, ist natürlich mit der Autobahn und den Beschlüssen, die der Bundesrat vor einem Monat getroffen hat, strassenmässig bald einmal sehr gut erschlossen. Deshalb steht die Bahn hier in starker Kon- kurrenz zur Strasse, und es gilt auch hier, was ich vorhin für den Kanton Jura und den Kanton Bern gesagt habe: Man kann natürlich nicht eine Strasse ausbauen und dann damit rech- nen, dass die Züge immer voll besetzt sind. Wir müssen ein- mal grundsätzlich über das Thema reden, uns einige Fragen stellen und dann auch einige harte Antworten akzeptieren. Die SBB machen einen Markttest, indem sie zwischen Kon- stanz und Weinfelden zusätzliche Züge einsetzen. Wir werden dann sehen, ob die Bevölkerung das Angebot nutzt. Im übri- gen haben Sie auch festgestellt, dass betreffend die Boden- seelinie eine interessante Auseinandersetzung im Gange ist, die vielleicht dazu führt, dass der Zug in Ihrem Kanton neu ent- deckt wird.

Onken Thomas (S, TG): Ich danke dem Bundesrat für die Ant- wort auf meine Fragen. Ich bin davon, wie Sie verstehen wer- den, Herr Bundesrat, nicht befriedigt. Ich anerkenne zwar ge- wisse Verbesserungen, die gemacht worden sind. Ihnen ste- hen ebenso viele Verschlechterungen des Angebots gegen- über, die wir in jüngster Zeit mit grossem Bedauern haben hin- nehmen müssen. Ich stelle insbesondere fest, dass das Rück- grat von «Bahn 2000» für unseren Kanton, nämlich die Schnellzugsverbindung aus der grossen Agglomeration Kon- stanz/Kreuzungen nach Zürich, nicht realisiert wird. Das wäre eine echte Aufwertung für unseren Kanton gewesen, die nun aber nicht verwirklicht wird. Sie dürfen uns nicht mit den Strassen verträsten. Gewiss, wir haben die N 7. Wir werden sie auch bis an die Landesgrenze führen. Wir werden den Zusammenschluss mit dem deut- schen Autobahnnetz sicherstellen, aber gleichzeitig muss doch auch der regionale Schienenverkehr gestärkt werden. Wir können unsere Verkehrsbedürfnisse in Zukunft doch nicht nur auf der Strasse abwickeln, sondern wir müssen auch ein entsprechendes Angebot

auf der Schiene haben, sonst besteht in unserem Kanton ein ganz krasses Ungleichgewicht, das sich in der Lebensqualität niederschlagen wird. In diesem Sinne appelliere ich an Sie, in den weiteren Etappen von «Bahn 2000», wenn es sie geben wird, die Ostschweiz und namentlich den Kanton Thurgau besser einzubeziehen. Diese weiteren Etappen hängen noch völlig in der Luft, und ich hoffe nur, dass sie realisiert werden und dass wir dann zum Zuge kommen werden. #ST# 93.3495 Postulat Jagmetti Autoverlad durch den Gotthard-Basistunnel Chargement des automobiles à travers le tunnel de base du Gotthard Wortlaut des Postulates vom 7. Oktober 1993 Die Lage am Gotthard gleicht an Spitzentagen jener der Eröffnung der Nationalstrasse mit dem damaligen Autoverlad Göschenen-Airolo. Statt die Erstellung eines zweiten Autotunnels auf der Höhenlage von 1100m ü. M. zu projektieren, sollte die Kapazität des Eisenbahn-Basistunnels auf dem Niveau von 470 bzw. 330 m ü. M. auch für den Autoverlad genutzt und dadurch die Umweltbelastung in Uri und in der Leventina sowie der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden. Der Bundesrat wird eingeladen, in die Projektierung des Eisenbahn-Basistunnels auf der Gotthardlinie gemäss Alpen-transit-Beschluss den Autoverlad einzuplanen und damit die Kapazitäten zu nutzen, die auf der Tunnelstrecke bei entsprechender Ausgestaltung höher liegen werden als auf den Zufahrten. Allfällige Mehrkosten wären aus den Erträgen der Treibstoffbelastung zu finanzieren. Texte du postulat du 7 octobre 1993 Certains jours de pointe, la circulation au Gotthard ressemble à ce que l'on pouvait observer à l'époque au point de chargement des automobiles de la ligne Göschenen-Airolo, avant l'ouverture de la route nationale. Au lieu de prévoir la construction d'un deuxième tunnel routier à une altitude de 1100 mètres, il serait plus judicieux d'utiliser la capacité du tunnel ferroviaire de base situé entre 470 et 330 mètres d'altitude et d'y charger les voitures, ce qui permettrait de réduire non seulement la pollution dans le canton d'Uri et dans la Léventine, mais aussi la consommation totale d'énergie. Le Conseil fédéral est prié d'intégrer le chargement des automobiles à travers le tunnel de base du Gotthard dans le projet de tunnel ferroviaire prévu par l'arrêté sur le transit alpin; cette solution permettrait d'utiliser les capacités du tunnel, qui, à aménagements comparables, seront supérieures à celles des voies d'accès. Les coûts supplémentaires potentiels seraient financés par les revenus de la taxe sur les carburants.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Onken "Bahn und Bus 2000". Regionalverkehr in der Ostschweiz Interpellation Onken "Rail et Bus 2000". Trafic régional en Suisse orientale In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band III Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung

## **E. 10**

Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3521 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 04.10.1994 - 08:00 Date Data Seite 1017-1018 Page Pagina Ref. No 20 024 759 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.