

## CH\_VB 94.3322 vom 4. Oktober 1994

Bundesverwaltung, 1994-10-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_94.3322](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3322)

FR: CH\_VB 94.3322 du 4 octobre 1994

IT: CH\_VB 94.3322 del 4 ottobre 1994

### Erwägungen

#### E. 4

Oktober 1994 1015 Motion KVF-SR (94.048) gionalverkehr kann besser an den Fernverkehr angebunden werden dank dem Knotenprinzip, dank den Zugskreuzungen innerhalb weniger Minuten in zahlreichen Zwischenstationen. Mit weniger Aufwand kann auch ein verbessertes Angebot im dort anschliessenden Regionalverkehrsnetz erreicht werden. Entsprechende Gespräche, die zwischen den SBB, den KTU sowie den kantonalen und regionalen Vertreten-, notwendig sind, finden bereits statt. Ich bin dankbar, dass ein Ostschwei- zer doch festgestellt hat, dass einige Verbesserungen - zwar noch nicht im Kanton Thurgau, aber doch im Kanton St. Gal- len - erreicht worden sind. Ich möchte noch sagen, dass diese erste Etappe auch dem Kanton Solothurn Vorteile bringt. Die Jurafusslinie wird aufgewertet. Ist das nichts? Der Einstieg in modernste Technologien wird erreicht. Ist das nichts? Lei- stungssteigerungen der bestehenden Strecken zwischen Lausanne, Biel, Ölten und Basel werden erreicht. Ist das nichts? Die Perronverlängerungen in den Bahnhöfen im Kan- ton Solothurn sind vorgesehen und werden realisiert. Ist das nichts? Ich bin der Meinung: Man kann nicht sagen, der Kan- ton Solothurn profitiere nicht von dieser ersten Etappe. Die Fahrzeit auf der Jurafusslinie zwischen Lausanne und Zürich wird um 35 Minuten verkürzt. Ist das nichts? Die Neubau- strecke Mattstetten-Rothrist und der Anschluss «Süd plus» für Solothurn entlasten die bestehenden Strecken Mattstetten-Rothrist und Olten-Solothurn. Ist das nichts? So wird Raum für ein optimiertes regionales Personenverkehrskonzept ge- schaffen. Das ist sehr viel. Zur Finanzierung der zweiten Etappe ist folgendes zu sagen: Im Sinne der rollenden Planung wird Ihnen der Bundesrat rechtzeitig im Rahmen der Finanzplanung die nötigen Mittel beantragen. In bezug auf die Ausbauten auf Doppelspur, die heute verlangt werden: Luzern-Hergiswil: Planung und Bau werden zusam- men mit der Nationalstrasse in der Hergiswiler Bucht vorange- trieben. Das ist der Grund, weshalb diese Doppelspur nicht in der ersten Etappe aufgeführt ist. Der intergrale Halbstunden- takt Luzern und Umgebung wird aufgrund der Kapazitäten, die im Moment noch einmal überprüft werden, vorgesehen oder eben nicht. Ich glaube, die Chance ist gross, wenn wirklich alle Leute, die sagen, sie würden die Bahn benützen, sie auch be- nützen. Alle Regionen werden berücksichtigt. Stark besiedelte Ge- biete, Herr Cavadini Jean, werden mit Doppelstockwagen be- dient, weniger dicht besiedelte Gebiete - beispielsweise Ihre Region -sollen mit Pendolini bedient werden, rascher, leiser, aber mit etwas weniger Sitzplätzen. In bezug auf den Regionalverkehr generell: Alle werden von der «Bahn 2000» und der Neat profitieren. Der Regionalver- kehr wird profitieren. Das Knotenprinzip wird den Regionalver- kehr alimentieren. Aber Sie können nicht die Transjurane- Autobahn von Biel bis an die Landesgrenze bauen und mei- nen, dass der Regionalverkehr auf der Schiene in diesem Ge- biet auch noch so gestaltet werden kann, dass er einigermas- sen kostendeckend ist. Wir müssen uns auch diese Fragen stellen. Wenn Sie eine Region mit der Strasse erschliessen, können Sie nicht auch noch diese Region mit

der Bahn erschliessen - oder Sie müssen bereit sein, irgendwo im Angebot einige Abstriche zu machen. Die Finanzierung des Rollmaterials, Herr Piller, wird im Rahmen des ordentlichen Budgets der SBB vorgesehen. Das Rollmaterial ist natürlich in der Wirtschaftlichkeitsrechnung berücksichtigt. Die Trassees für alle Neubaustrecken, Herr Bloetzer, müssen sichergestellt werden, wie Sie das gesagt haben. Wir versuchen das mittels der Baulinien, die fixiert werden, der Landumlegung, die vorgenommen wird, und mit den Raumplanungsmaßnahmen. Ich habe mir gestern abend die Mühe genommen, den Vertrag zwischen Louis Favre aus Genf, Bauunternehmer, und der Direktion der Gotthardbahn vom 7. August 1872 etwas näher anzuschauen. Das ist ein Vertrag von 23 Seiten. Es ist ein Vertrag von 15 Artikeln. Ich habe mir auch das Projekt von Guyer-Zeller - der Mann, der die Jungfraubahn gebaut hat - angeschaut, und habe mir sagen müssen: Es wäre wohl heute nicht mehr möglich, in dieser Art und Weise ein solches Projekt zu realisieren. Man kann alles kritisieren, und man kann alles in Frage stellen. Aber Herr Bisig hat es gesagt: Die zu starke Infragestellung unserer Verkehrspolitik behindert uns. Ich habe nicht alle Fragen beantwortet. Ich habe gesehen, dass ich die Frage bezüglich Brüttenertunnel nicht beantwortet habe. Ich kann Ihnen einfach sagen: Die vollständige Doppelspur Goldach-Mörschwil, 4,5 Kilometer für 29 Millionen Franken, ist im Moment nicht zu verantworten. In bezug auf die Neubaustrecke Muttenz-Olten, Herr Rhinow: Der erste Abschnitt von Muttenz bis zum Adlertunnel, Südportal Liestal, ist genehmigt und befindet sich im Bau. Die Genehmigung für die Verbindung zwischen dem Adlertunnel und den bestehenden Gleisen in Liestal, eine rund 1,35 Kilometer lange Strecke, steht unmittelbar bevor. Es gilt, mit dem EDI zusammen noch die notwendigen Aufforstungsflächen zu bereinigen. Hier hat das Buwal das letzte Wort. Wir können hier keine Befehle geben. Den Entscheid über die SBB-Linie Liestal-Wisenbergtunnel-Trimbach-Olten werden wir demnächst treffen. Ich habe zur Kenntnis genommen, in welche Richtung Sie einen Entscheid erwarten. Gotthard 1872, Jungfraubahn, auch im letzten Jahrhundert - ich möchte diese Debatte schliessen und Sie fragen: Könnten wir noch solche Projekte realisieren nach der heutigen Diskussion? Ich bitte Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und den Antrag der Minderheit Büttiker abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 32 Stimmen Für den Antrag der Minderheit

## E. 5

Stimmen Abschreibung - Classement Antrag des Bundesrates Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte Proposition du Conseil fédéral Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales Angenommen - Adopté An den Nationalrat - Au Conseil national #ST# 94.3322 Motion KVF-SR (94.048) Neues Angebotskonzept Motion CTT-CE (94.048) Nouvelle offre de prestations Wortlaut der Motion vom 8. September 1994 Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Bericht und Antrag für eine Änderung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» zu unterbreiten, sobald feststeht, dass dank des neuen Angebotskonzeptes (insbesondere Neigezüge und Doppelstockwagen) auf einzelne in Artikel 2 vorgesehene Neubaustrecken ganz oder teilweise verzichtet werden kann. Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament rechtzeitig einen neuen Entwurf des Bundesbeschlusses über Verpflichtungskredite für die weiteren Etappen des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zu unterbreiten. Texte de la motion du 8 septembre 1994 Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un rapport et une proposition en vue d'une modification de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet

Interpellation Cottier 1016 4 octobre 1994 «Rail 2000» dès qu'il appert de manière tangible que grâce à la nouvelle offre de prestations (en particulier, rames à caisson inclinable, voitures à deux étages), il sera possible de renoncer entièrement ou partiellement à la construction des nouveaux tronçons prévus à l'article 2. Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement en temps opportun un projet de nouvel arrêté fédéral concernant les crédits d'engagement pour les étapes suivantes du projet de «Rail 2000» - partie CFF.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Die von der Kommission eingereichte Motion ist die logische Folge des Antrages der Kommission, vom Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» Kenntnis zu nehmen. Mit dem Auftrag der Motion soll die Weiterführung des Projektes «Bahn 2000» sichergestellt werden; es soll aber auch dokumentiert werden, dass das Parlament bei der Verwirklichung dieses Projektes seine Verantwortung wahrnimmt. Die Kommission ist der Auffassung - der Rat hat implizit dieselbe Ansicht vertreten -, dass die Verwirklichung der ersten Etappe des Projektes insofern keine Änderung des Bundesbeschlusses bedingt, als das Kernstück des Projektes, die Strecke Mattstetten-Rothrist, als erste Etappe wie vorgesehen gebaut wird. Indessen wird in einem späteren Zeitpunkt zu bestimmen sein, was mit den weiteren, in Artikel 2 des Bundesbeschlusses genannten Linien zu geschehen hat. Da unter den heutigen Umständen offensichtlich nicht gesagt werden kann, ob diese Strecken dereinst gebaut werden sollen oder ob es möglich sein wird, darauf zu verzichten - dank des neuen Angebotskonzepts oder aufgrund technischer Verbesserungen beim Rollmaterial oder aus welchen Gründen auch immer-, muss der Bundesrat nach Auffassung der Kommission beauftragt werden, falls sich der Bau einer dieser Strecken als unnötig erweisen sollte, eine formelle Änderung des Bundesbeschlusses vorzulegen. Die Motion soll überdies zur Transparenz bei der Realisierung des Projektes beitragen, indem das Parlament zu informieren ist, sobald sich über die Zukunft der Folgeetappen Genaueres abzeichnet. Die Motion verlangt deshalb vom Bundesrat Bericht und Antrag, sobald feststeht, ob dank des neuen Angebotskonzepts auf den Bau einer oder mehrerer Strecken verzichtet werden kann. Die Kommission betont damit ihre Auffassung, dass diese vier Strecken den Grundpfeiler des Projektes darstellen und dass ein teilweiser Verzicht eine Änderung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» bedingen würde, dem Volk und Parlament zugestimmt haben. Für die weiteren Etappen ist rechtzeitig ein neuer Bundesbeschluss über Verpflichtungskredite zu unterbreiten. Hier bringt die Kommission somit klar zum Ausdruck, dass das Konzept «Bahn 2000» in seinen wesentlichen Zügen realisiert werden soll.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Überwiesen - Transmis #ST# 93.3214 Interpellation Cottier Infragestellung der Linie Genf-Romanshorn über Lausanne-Freiburg-Bern im Projekt «Bahn 2000» Remise en cause de la ligne Genève-Romanshorn par Lausanne-Fribourg-Berne dans le projet de «Rail 2000» Wortlaut der Interpellation vom 28. April 1993 Ich ersuche den Bundesrat, zur Realisierung der Linie Genf-Romanshorn über Lausanne, Freiburg und Bern im Rahmen von «Bahn 2000» Stellung zu nehmen. Diese Linie dient als Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten unseres Landes. Im Projekt, das vom Volk gutgeheissen worden war, figuriert diese Linie als prioritäre Verkehrsachse. Ist der Bundesrat immer noch bereit, diese Linie aufrechtzuerhalten? Texfe de l'interpellation du 28 avril 1993 J'interpelle le Conseil fédéral sur la réalisation, dans le cadre de «Rail 2000», de la ligne Genève-Romanshorn par Lausanne, Fribourg et Berne. Ce trajet servant de liaison entre l'ouest et l'est du pays figure dans le projet approuvé par le peuple comme axe prioritaire. Le Conseil fédéral est-il disposé à maintenir cette ligne? Mitunterzeichner-Cosignataires: Piller (1) Cottier Anton (C,

FR): Par l'interpellation que j'ai déposée en avril 1993, j'ai exprimé la préoccupation partagée, au moment du dépôt de l'interpellation, par de nombreux milieux de la Suisse romande, de voir la liaison entre la Romandie et la Suisse alémanique de «Rail 2000» coupée. En effet, au vu d'une croissance démesurée des coûts, le projet devait être réduit. Or, il existait, à ce moment-là, des éléments précis dont j'avais connaissance, selon lesquels la ligne du «Mittelland» reliant Genève à Romanshorn devait être divisée en deux parties, ce qui aurait obligé les voyageurs à changer de train à Berne. Cela eût été inadmissible. Une année après le dépôt de mon interpellation, le Conseil fédéral a fixé les priorités. Il a réduit, certes, le projet des lignes reliant la Suisse romande à la Suisse allemande, mais l'essentiel a été sauvé. Et là, j'approuve aussi la décision prise par le Conseil fédéral. Si j'ai bien compris la décision gouvernementale, de nouveaux convois ferroviaires, des compositions à deux étages et l'augmentation du nombre des trains amélioreront les liaisons entre la Suisse romande et la Suisse allemande. Mon interpellation a donc été utile. Je prie M. le conseiller fédéral de me fournir les derniers éléments sur la desserte future, dans le cadre de «Rail 2000», de la ligne de Genève à Romanshorn passant par le «Mittelland». Ogi Adolf, Bundesrat: In Ergänzung zu meinen Ausführungen und zum schriftlichen Text, den Sie, Herr Cottier, erhielten, möchte ich folgendes hinzufügen: Die Linie Genf-Lausanne-Bern-Ostschweiz wird im Rahmen von «Bahn 2000» nicht etwa abgebaut, sondern verstärkt. Diese Linie ist, wie Herr Piller vorhin gesagt hat, die zentrale Ost-West-Verbindung des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Sie wird in der ersten Etappe von «Bahn 2000» sowohl bezüglich des Angebotes als auch der Reisezeit eindeutig aufgewertet. Ich verweise dazu auf den Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» und auf meine Ausführungen dazu. Anlässlich der Beratungen von «Bahn 2000» in den eidgenössischen Räten und in den Kommissionen in den Jahren 1985

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion KVF-SR (94.048) Neues Angebotskonzept Motion CTT-CE (94.048) Nouvelle offre de prestations 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 94.3322 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 04.10.1994 - 08:00 Date Data Seite 1015-1016 Page Pagina Ref. No 20 024 757 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.