

CH_VB 94.3480 vom 1. November 1994

Bundesverwaltung, 1994-11-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3480

FR: CH_VB 94.3480 du 1 novembre 1994

IT: CH_VB 94.3480 del 1 novembre 1994

Erwägungen

E. 7

März 1995 N 403 «Bahn 2000» ner, Schmid Peter, Seiler Hanspeter, Singeisen, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Vollmer, Wanner, We- der Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss Wil- liam, Zbinden.Zwyzgart (67) Der Stimme enthalten sich-S'abstiennent: Aubry, Bodenmann, Fehr, Hafner Ursula, Hämmerle, Her- czog, Hubacher, Ledergerber, Leemann, Mauch Ursula, Pini, Schmid Samuel (12) Stimmen nicht-Ne votent pas: Aregger, Blatter, Blocher, Brunner Christiane, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Comby, David, Eymann Christoph, Frey Walter, Heberlein, Jaeger, Perey, Poncet, Ro- bert, Schmied Walter, Schnider, Seiler Rolf, Sieber (20) Präsident, stimmt nicht-Präsident, ne vote pas: Frey Claude (1) Motion 94.3479 Abstimmung - Vote Für Überweisung der Motion 34 Stimmen Dagegen 130 Stimmen Motion 94.3480 Abstimmung - Vote Für Überweisung der Motion 61 Stimmen Dagegen 98 Stimmen #ST# 93.3404 Motion Baumberger »Bahn 2000«. Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur «Rail 2000». Construction d'une nouvelle ligne Zurich-Aéroport-Winterthour Wortlaut der Motion vom 22. September 1993 Der Bundesrat wird eingeladen, im Rahmen der Überprüfung der SBB-Vorschläge betreffend Realisierungsetappierung von «Bahn 2000» die für die verkehrsmässige Anbindung der gesamten Ostschweiz unentbehrliche und sofort realisierbare Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur (Brüttener Tun- nel) der ersten Etappe zuzuweisen und die Realisierung ohne Verzug zu veranlassen. Texte de la motion du 22 septembre 1993 Le Conseil fédéral, qui procède au réexamen des propositions faites par les CFF au sujet des étapes de réalisation de «Rail 2000», est invité à intégrer à la première de ces étapes la construction d'une nouvelle ligne reliant l'aéroport de Zurich à Winterthour (par le tunnel de Brütten) et à ordonner la mise en chantier sans délai de cet ouvrage qui peut être réalisé immé- diatement et qui est indispensable au raccordement de toute la Suisse orientale aux grands axes de communication. Mitunterzeichner-Cosignataires: Binder, Bischof, BühlerGe- rold, Caspar-Hutter, Danuser, David, Diener, Fehr, Fritschi Os- car, Früh, Giger, Hafner Ursula, Hess Otto, Hollenstein, Jae- ger, Kern, Kühne, Leuenberger Moritz, Maeder, Maurer, Meier Hans, Mühlemann, Oehler, Raggenbass, Ruckstuhl, Rutis- hauser, Schmid Peter, Segmüller, Seiler Rolf, Steffen, Witten- wiler (31) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Die rasche Realisierung von «Bahn 2000» ist aus Verkehrs-, umwelt- und staatspolitischen Gründen ebenso notwendig wie aus volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Sicht: 1. Alle Ostschweizer Kantone, insbesondere die vom Verzicht auf die Neubaustrecke besonders betroffenen Kantone Schaffhausen, St Gallen, Thurgau, und Zürich setzen sich nachdrücklich für die Realisierung des Brüttener Tunnels ein. Die Einbindung der Ostschweiz in das in Erneuerung begrif- fene europäische Bahnnetz (mit Entwicklung der Strecken Zü- rich-München und Zürich-Stuttgart, vgl. dazu Art 8 des Al-

pentransit-Beschlusses) ist ohne zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur ebensowenig möglich wie die von Schaffhausen und Thurgau geforderten Verbindungen zum Flughafen bzw. Richtung Konstanz. Die Neubaustrecke ist auch massgeblicher Zubringer für die Nordostschweiz zur Neat-Gotthard-Route. 2. Zusätzliche Züge zwischen Zürich und Winterthur auf der bereits heute am stärksten belasteten Doppelspurstrecke der SBB (gegen 400 Züge pro Tag) sind ohne den Brüttener Tunnel im erforderlichen Ausmass nicht denkbar. Ersatzweise werden Investitionen im Räume Effretikon vorgeschlagen (teilweiser Einbau eines dritten Geleises, mehr Spurwechselverbindungen und dergleichen, wobei untragbare Sicherheitsrisiken nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden können). Auch derartige ungenügende Verbesserungen werden in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken kosten, zumal entsprechend den USG/LSV-Vorschriften der betreffende oberirdische Bahnabschnitt (in welchem die Lärmalarmwerte überschritten sind) saniert werden müsste. Die Neubaustrecke Brüttener Tunnel hält sich - im Unterschied zu den von den SBB zur Realisierung vorgeschlagenen Neubaustrecken - weiterhin im seinerzeitigen Kostenrahmen; aktueller Kostenstand: 646 Millionen Franken. 3. Die Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur ist der einzige Abschnitt von «Bahn 2000», für welchen das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und welcher daher sofort realisierbar ist. Die ersatzweise vorgeschlagenen Investitionen würden ein neues, zeitaufwendiges und rechtsmittelträchtiges Planungsverfahren auslösen. Die Realisierung des Brüttener Tunnels führt daher dazu, dass «Bahn 2000» - für einen auch für sich allein genommen unter den eingangs erwähnten Aspekten sinnvollen Abschnitt - endlich in Angriff genommen werden kann, was auch volkswirtschaftlich erwünscht ist. Weil die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist wegen des Widerstandes von Betroffenen und von Organisationen erst später realisiert werden kann, kommt es dadurch auch nicht zu einer finanziell untragbaren Massierung des Aufwandes. 4. Das Schweizervolk hat am 6. Dezember 1987 zu Projekt und Kostenrahmen für die «Bahn 2000» ja gesagt. Wird heute mit Rücksicht auf den bewilligten Kredit etappiert, so steht ein solcher auch später ohne neue Kreditbeschlüsse nicht zur Verfügung. Die Verschiebung des Brüttener Tunnels auf eine spätere Etappe bedeutet somit im Ergebnis seine Streichung. Der Verzicht auf die Anbindung der Ostschweiz kommt einer grundlegenden Änderung des seinerzeit vom Volk gutgeheissenen Konzeptes gleich. Eine neue Volksabstimmung wäre erforderlich. Der Betrieb der Ostschweizer Bahnlinien mit Pendolinos löst die Probleme nicht. Die Unterbrechung der Ost-West-Bahntransversale in Zürich respektive Bern würde, im Gegenteil, einem Rückschritt ins Bahnsteinzeitalter gleichkommen. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. September 1994 Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 septembre 1994 Der Bundesrat erachtet die sofortige Realisierung der Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur als nicht zwingend. Das Angebotskonzept «Bahn 2000» kann in einer ersten Etappe in der Ostschweiz auch ohne Brüttener Tunnel verwirklicht werden. Zu den vom Motionär vorgebrachten Begründung nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion KVF-NR (91.306) (Minderheit Vollmer) SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Ergänzender Bericht Motion CTT-CN (91.306) (minorité Vollmer) Nouvelle ligne CFF Mattstetten-Rothrist. Rapport complémentaire In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1995 Année Anno Band II Volume Volume Session

Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat
Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 02 Séance
Seduta Geschäftsnummer 94.3480 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 07.03.1995
- 08:00 Date Data Seite 388-403 Page Pagina Ref. No 20 025 368 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.