

1986). Diese Methode hätte vor allem den Vorteil, dass die Empfänger von Renten und Empfänger von Kapitalleistungen dem Grundsatz nach steuerlich gleichgestellt wären. Damit wäre dem allgemeinen Gebot der Belastung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der BVG-Konzeption (voller Abzug der Beiträge, volle Besteuerung der Leistungen) weit besser Rechnung getragen als mit der getrennten Besteuerung zum Rentensatz. Doch hat sich die getrennte Besteuerung der Kapitalleistungen aus Vorsorge ab 1987 nicht nur bei der direkten Bundessteuer, sondern in den meisten kantonalen Steuerordnungen durchgesetzt. Aus diesem Grunde scheint uns die Rückkehr zur Zusammenrechnung in den Gesetzesentwürfen politisch kaum realisierbar zu sein.

b. Eine weitere Korrekturmassnahme wäre die Einführung eines Minimalsatzes. Kapitalleistungen aus Vorsorge würden gesondert und zum Rentensatz besteuert (Recht 1987), aber mindestens zu einem Satz von beispielsweise 1,5 Prozent. Berechnungen haben indessen ergeben, dass diese Lösung sich belastungsmässig sehr unterschiedlich auswirkt: Je nach Alter, Zivilstand und Kinderzahl des Vorsorgenehmens sowie der Höhe der Kapitalleistungen sind Minderbelastungen, aber auch zum Teil erhebliche Mehrbelastungen von über 100 Prozent gegenüber dem Recht 1986 zu verzeichnen. Bei Anwendung eines Minimalsatzes von 1 Prozent ändert sich das Bild nicht wesentlich. Auch in verfassungsrechtlicher Hinsicht bestehen Bedenken gegen die Minimalsatzlösung, jedenfalls soweit ihr ein Einkommen unterstellt würde, das unter der in Artikel 41ter Absatz 5 Buchstabe c BV festgelegten Mindestgrenze liegt (z. B. bei einer Kapitalleistung von 5000 oder 10 000 Franken). Eine solche Regelung wäre daher unseres Erachtens keine taugliche Korrekturmassnahme.

c. Als dritte Möglichkeit bietet sich die getrennte Besteuerung der Kapitalleistungen aus Vorsorge unter Verzicht auf die Besteuerung zum Rentensatz an. Bei der direkten Bundessteuer müsste in diesem Fall die Besteuerung zum vollen ordentlichen Tarif zu erheblichen Mehrbelastungen gegenüber dem Recht 1986 führen. Solche sind indessen nicht beabsichtigt, sondern es gilt lediglich zu vermeiden, dass Kapitalleistungen aus Vorsorge steuerlich privilegiert werden. Um die Belastung solcher Leistungen im Rahmen des Rechts 1986 zu halten, müsste deshalb die Berechnung zu einem stark reduzierten Tarif, z. B. zu einem Fünftel oder zu einem Viertel des ordentlichen Tarifes, erfolgen. Diese Lösung hat dem Grundsatz nach auch schon in den Steuerordnungen mehrerer Kantone ab 1987 Eingang gefunden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

86.597

Motion Schmidhalter

«Eurorail 2000»

EURORAIL 2000

Wortlaut der Motion vom 2. Oktober 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, in Ergänzung und Ausweitung zum Konzept «Bahn 2000» ein Konzept «Bahn 2000 international» zu entwerfen und dem Parlament vorzulegen. Die Arbeiten sind vornehmlich auf folgende Massnahmen zu konzentrieren:

1. Mit den angrenzenden Ländern Deutschland, Italien und Frankreich ist ein Betriebskonzept der europäischen Eisen-

bahnnetze (Europäischer Infrastrukturleitplan) festzulegen. Dieses Betriebskonzept verlangt eine sofortige Konzentration auf den Ausbau der sorgfältig ausgewählten Hauptleistungswege. Dies kann vornehmlich erfolgen durch Zusammenfassung des Verkehrs und Konzentration auf zentral gelegene Grenz- und Rangierbahnhöfe und damit Zugbildung auf weite Distanzen sowie Ausbau der Zufahrten zu grossen Städten und Umgestaltung der Zugsförderung (z. B. europäisch einsetzbare Hochgeschwindigkeitszüge).

2. Mittelfristig ist die Aufwertung und der Ausbau der bestehenden Nord/Süd-Verbindungen Simplon- und Gotthardlinie durch Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerungen auf den Zufahrtslinien zu den bestehenden Alpendurchstichen voranzutreiben.

3. Es sind eigene Hochgeschwindigkeitszüge, bestehend aus der neuen «Bahn 2000»-Lokomotive und weiterentwickelten Einheitswagen mit Höchstgeschwindigkeiten von etwa 230 km/h, zu formieren und so schnell als möglich auf diesen internationalen Transportstrecken Gotthard und Simplon einzusetzen.

4. Gleichzeitig ist auf den drei Nord/Südlinien der kombinierte Verkehr (Huckepack und Container) derart zu fördern, dass der Transitschwerverkehr auf die Bahn umgelagert wird.

5. Auf der Grundlage des Europäischen Infrastrukturplanes ist der Linienführungsentscheid und Baubeschluss für eine notwendige neue Alpeneisenbahntransversale auszuarbeiten, wobei die Variante Splügen, Y-Variante Ständerat Cavelti, Gotthardbasistunnel und Basistunnel Lötschberg zu untersuchen sind.

Texte de la motion du 2 octobre 1986

Le Conseil fédéral est invité à élaborer et à soumettre au Parlement une conception RAIL 2000 international en tant que complément et prolongement de la conception RAIL 2000.

Les travaux doivent se concentrer essentiellement sur les points suivants:

1. Il convient d'établir avec les pays limitrophes (Allemagne, Italie et France) une conception d'exploitation des réseaux ferroviaires européens (plan directeur européen d'infrastructure). Cette conception exige qu'on mette tout de suite l'accent sur l'aménagement de lignes principales soigneusement choisies. Cela peut se réaliser surtout par la concentration du trafic sur des gares frontière et sur des gares de triage centrales et par la formation de trains sur de longues distances, ainsi que par l'extension des accès aux grandes villes et la réorganisation de la traction (p. ex. utilisation de trains à grande vitesse en Europe).

2. Il y a lieu, à moyen terme, d'accélérer la revalorisation et l'extension des liaisons nord-sud du Simplon et du Saint-Gothard en augmentant la capacité et la vitesse sur les lignes d'accès aux transversales alpines existantes.

3. Il faut former des trains à grande vitesse, comprenant une locomotive conforme à la conception RAIL 2000 et des voitures de type unifié amélioré capables de rouler jusqu'à 230 km/h, et les mettre en service dès que possible sur ces tronçons de lignes internationales de transport que représentent le Saint-Gothard et le Simplon.

4. Il s'agit d'encourager simultanément le trafic combiné (ferro-route et conteneurs) sur les trois lignes nord/sud de telle sorte que le trafic de transit des poids lourds passe de la route au rail.

5. Il faut, compte tenu du plan européen d'infrastructure, élaborer la décision relative au tracé et l'arrêté concernant la construction d'une nouvelle transversale alpine, dont la nécessité s'impose; on examinera à ce propos la variante du Splügen, la variante Y de M. Cavelti, député au Conseil des Etats, ainsi que celles des tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aregger, Aubry, Butty, de Chastonay, Couchepin, Dünki, Dupont, Eggli-Winterthur, Eng, Etique, Fankhauser, Friedli, Gehler, Grassi, Kohler Raoul, Massy, Meizoz, Müller-Meilen, Nussbaumer,

Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Steinegger, Wellauer, Wyss, Ziegler (26)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Konzept «Bahn 2000» ist eine beachtliche Leistung, die von den SBB verwirklicht werden soll. Allerdings braucht auch dieses noch eine Verbesserung im Sinne einer Ergänzung, damit nicht nur die grossen Mittellandstrecken Nutzniesser dieses Ausbaues werden. Das Konzept wird aber von vielen Seiten kritisiert, weil es den internationalen Verkehr stark, wenn nicht ganz, vernachlässigt. Dabei hat der grenzüberschreitende Verkehr bis vor kurzem noch einen grossen Teil der Personenverkehreinnahmen der SBB und in einem noch vermehrten Masse beim Güterverkehr gebracht. Wollen wir uns auf diesem Gebiet nicht abkapseln und vollständig übergehen und umfahren lassen, so müssen wir hier und heute parallel zur «Bahn 2000 national» auch die «Bahn 2000 international» verwirklichen. Das schweizerische Hauptstreckenbahnnetz im europäischen Nord-Südaustausch besteht aus den drei Linien:

- Simplonlinie
- Bern–Lötschberglinie und
- Basel–Gotthard–Chiassolinie.

Im vorgeschlagenen Konzept «Bahn 2000» ist für die europäischen Nord-Südtransversalen nur der Ausbau der Lötschberglinie integriert.

Ich stelle daher den Antrag, dass das Konzept «Bahn 2000» mit einem Konzept «Bahn 2000 international» überlagert wird.

Die Hauptaufgaben dieses Konzeptes «Bahn 2000 international» sind meiner Auffassung nach:

1. Die Entflechtung der sich kreuzenden Systeme

Die Entflechtung der beiden sich kreuzenden Systeme stark belasteter Schienenstränge und daher weitgehende, unabhängige Führung der Verkehrsströme West-Ost und Nord-Süd zwischen dem Jura und den Alpen ist sofort an die Hand zu nehmen.

2. Aufwertung und Ausbau der Zufahrtslinien zu den bestehenden und zukünftigen Alpendurchstichen

Der Ausbau der Zufahrtslinien zum Simplon und Gotthard muss gleichzeitig mit der Realisierung «Bahn 2000» vorangetrieben werden. Diese Zufahrtslinien müssen eine weitgehend direkte Verbindung Nord-Süd ermöglichen. Für den Reiseverkehr sollten die grösseren Agglomerationen angefahren werden. Der Einsatz von eigenen Hochleistungsschnellzügen, bestehend aus der neuen Lokomotive «Bahn 2000» und weiterentwickelten Einheitswagen, ist anzustreben.

Neben der neuen Fahrzeugtechnologie sind aber auch bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit an diesen internationalen Linien unbedingt notwendig. Ich möchte auf den Aufsatz von Dr. Rudolf Breimeier «pragmatische Schritte auf dem Wege zu kürzeren Reisezeiten im Schienen- und Personenverkehr» hinweisen. Abhilfe kann geschaffen werden, indem man getrennte Gleispaare für den langsamen Güter- und den schnellen Personenverkehr anordnet. Teilweise können die Ueberholungsgeleise dazu gute Dienste leisten, indem sie als Durchfahrtsgeleise für Güterzüge bis auf die vollständige Bogenlänge verlängert werden. Der Verzicht auf den Mischbetrieb langsamer und schneller Züge erlaubt, dass man die für Güterzüge vielfach auf 100 mm beschränkte Ueberhöhung im Gleispaar für den schnellen Personenverkehr anheben kann. Die Wahrung des Fahrkomfortes bei hohen Fahrgeschwindigkeiten in Gleisbogen kann zusätzlich auch über eine Wagen-Kastensteuerung, die eine servogesteuerte Querneigung des Wagenkastens gegenüber dem Drehgestell erlaubt, erreicht werden.

Damit für die Güterzüge eine durchgehende Einzeltraktion ohne Beistellen von Vorspann- oder Zwischenlokomotiven oder die Aufteilung der Züge in Teillasten garantiert werden kann, ist die maximale Steigung von 10 bis 12 Promille nicht zu übersteigen.

Um eine maximale Verdichtung der Zugfolge zu erhalten, sind die Sicherheitsanlagen und Blocksysteme auszubauen.

Bei bestimmten Teilstrecken wird man um einen Neubau in einer neuen Linienführung nicht herumkommen.

3. Kombiniertes Verkehr

Der kombinierte Verkehr besteht aus dem Bahntransport von Grosscontainern und Huckepack-Verkehr.

Der Huckepack-Verkehr ist im Konzept «Bahn 2000» nur für die Gotthardstrecke vorgesehen. Im Konzept «Bahn 2000 international» ist dieser auch auf die Lötschberg- und Simplonlinie auszudehnen. Die Investitionsbeiträge und die als gemeinwirtschaftliche Leistungen beigesteuerten Betriebsbeiträge sind über das Treibstoffzollgesetz zu finanzieren. Der Nord-Südstrassenverkehr hat sich in der Schweiz zwischen 1970 und 1983 auf 0,8 Millionen Tonnen verachtacht. Vom gesamten Zuwachs der europäischen Strassentransporte Nord-Süd von 21,6 Millionen Tonnen entfallen jedoch nur gerade 3,5 Prozent auf die Schweiz. Dies, weil bei uns das Höchstgewicht von 28 Tonnen vorgeschrieben ist und es die Camionneure vorziehen, Mailand mit ihren 38-Tonnern über den Brenner anzufahren, und dabei einen 240 km langen Umweg in Kauf nehmen.

Der Lastwagentransitverkehr sollte gezwungen werden, das Dieselöl zu verzollen und die Gebühren für den kombinierten Verkehr derart zu gestalten, dass ein grosser Teil dieser 0,8 Millionen Tonnen auf der Bahn abgewickelt wird.

4. Anpassung der wichtigsten Schweizer Linien an «Euro-rail 2000»

a. Simplonlinie

Laut Konzept «Bahn 2000» ist der Ausbau der bestehenden Strecken gemäss heutigem Planungsstand im Anhang 6 festgehalten. Dieser Planungsstand wird relativiert mit der Bemerkung: «Mit der Weiterbearbeitung des Konzeptes können sich Abstriche, Ergänzungen oder Verschiebungen bei den baulichen Massnahmen ergeben.» Für die Simplonlinie sind nur folgende Massnahmen vorgesehen:

- Genf–Lausanne: Ausbau für höhere Geschwindigkeit und Leistungssteigerung
- Lausanne–Brig: Zweites Streckengleis Salgesch–Leuk.

Unter Berücksichtigung von «Bahn 2000 international» muss bei der Simplonlinie vor allem der Ausbau des Personenreiseverkehrs international, d. h. Paris–Rom unter Berücksichtigung, dass auf der gleichen Linie zusätzlich der eher langsame Güterverkehr abzuwickeln ist, gefördert werden.

Zusätzlich müssten für die Realisierung «Bahn 2000 international» folgende Strecken an der Simplonlinie ausgebaut werden:

1. Vallorbe–Dailens–Lausanne
2. Entflechtung Simplonverkehr mit West-Osttransversale St. Gallen–Genf und Lausanne–Biel
3. Lausanne–Villeneuve
4. Villeneuve–Iselle.

Mit Frankreich sind bilaterale Verhandlungen betreffend die Zufahrten nach Vallorbe, d. h. Dijon–Dôle–Mouchard–Frasne–Vallorbe, als Hauptzufahrt des Güterverkehrs und für den Personenschnellverkehr betreffend die Zufahrt über Ambérieu–Bellegarde–Genf zu führen.

Mit Italien sind bilaterale Verhandlungen zu führen für den Ausbau der Strecke Iselle–Domodossola und Domodossola–Premosello–Borgomanero–Vignale–Novara und über weitere vorgesehene Ausbauarbeiten zwischen dem neuen Güterbahnhof Domo II und Mailand.

b. Gotthardlinie

Laut Konzept «Bahn 2000» sind im Anhang 6 für die Gotthardlinie verschiedene Ausbaustrecken vorgesehen. Diese beschränken sich aber auf den Jura und das Mittelland. Auf den Zufahrtslinien des Gotthard ist neben dem Güterverkehr auch der Personenverkehr Basel–Chiasso zeitlich zu verkürzen.

Folgende Massnahmen sind im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000 international» vorzusehen:

1. Entflechtung des West-Ostverkehrs mit Nord-Süd in der Region Brugg
2. Ausbau der direkten Zubringerlinie Gotthard: Basel–Brugg–Arth Goldau–Erstfeld
3. Ausbau Biasca–Giubiasco

4. Neue Linienführung Giubiasco–Taverne (Monte Ceneri-Linie)

5. Ausbau Taverne–Chiasso

6. Gotthard Bergstrecke

7. Zürich–Arth Goldau.

Die «Neue Zürcher Zeitung», die sich in ihrer Nummer vom 25. Februar 1986 mit diesem Thema befasst und ebenfalls die Meinung vertritt, das Konzept sei auf die internationale Ebene auszudehnen, fasst den Stand unserer drei Nachbarländer Frankreich, Deutschland und Italien auf dem Gebiet des Schnellverkehrs wie folgt zusammen:

«In dreien unserer Nachbarländer wird der Schnellbahnbau rasch vorangetrieben. In West- und Süd/Westfrankreich werden ab 1989/90 alle bedeutenderen Orte der Atlantikküste und der Pyrenäen durch TGV-Züge mit 300 km/h Höchstgeschwindigkeit bedient. Der französische Präsident Mitterrand und die britische Premierministerin Thatcher scheinen entschlossen, den Kanaltunnel und damit den TGV Paris–London zu verwirklichen, dessen 1. Teilstück auch den Zügen des TGV-Nord nach Lille–Brüssel–Amsterdam und Köln dienen wird, der seinerseits den Schnellverkehr aus Deutschland und den Beneluxländern nach England ermöglicht. Ein TGV-Est von Paris nach Metz, Frankfurt am Main und Strassburg ist im Gespräch.

Die Deutsche Bundesbahn sieht für den gleichen Zeitpunkt die Aufnahme des ICE-Verkehrs mit 250 km/h über die Neubaulinien Stuttgart–Mannheim und Hannover–Würzburg sowie anschliessende Ausbaustrecken bis Basel vor.

Italiens Staatsbahn hat für ihre grösstenteils fertiggestellte Direttissima Rom–Florenz–Mailand Hochgeschwindigkeitszüge in Auftrag gegeben.» (Soweit die »NZZ«)

Es ist jedem von uns klar, dass sich die Schweiz hier einschalten muss, damit sie den Anschluss nicht verpasst, damit sie nicht kurzerhand umfahren wird. Die Ein- und Ausfallachsen sind gegeben. Unsere internationalen Linien sind definiert; also müssen wir parallel und analog zu «Bahn 2000» gezielt diese Strecken ausbauen.

Doch zitieren wir weiter die «NZZ»:

«Normalerweise beruhen die Beziehungen der Bahnen auf einem System des Natural-Ausgleichs, legen eigene Fahrzeuge im anderen Land gleichviel Kilometer zurück wie dessen Rollmaterial bei uns. Andernfalls summieren sich die Entschädigungsleistungen, fehlt ein Mitentscheidungsrecht, bestimmen die Nachbarn auch im Rahmen des jeweiligen politischen Klimas wann, wohin, wie oft, wie schnell, mit welchem Komfort und zu welchem Preis gefahren wird. Die SBB und allenfalls die BLS brauchen eigene Hochgeschwindigkeitszüge, wenn die Zielorte des Schnellverkehrs in der Schweiz nach unserem nationalen Gesichtspunkt festgelegt und Auslandsreisende nicht auch in Basel, wie bereits in Genf, Lausanne und Frasne, zum Umsteigen gezwungen werden sollen. «Bahn 2000»-Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 bis 230 km/h und die entsprechenden Einheitswagen müssen weiterentwickelt werden, so dass wir mit diesen neu zusammengestellten Zugkompositionen auf allen internationalen Strecken verschiedenen Ausbaugrades 'so schnell wie möglich' fahren können. Schweizer Fahrzeuge werden künftig nur dann nach Paris, Brüssel, Frankfurt und Hamburg rollen können, wenn sie dieselben Leistungen und Geschwindigkeiten wie die Triebzüge der Nachbarbahnen erzielen und über die gleichen Sicherheitseinrichtungen verfügen, um auf den stark belasteten Strecken parallele Fahrordnungen einhalten zu können.» (Soweit die «NZZ»)

Unter allen Umständen sollten wir nicht nur das Bahnkonzept «Bahn 2000 national» realisieren und zuwarten, bis wir umfahren sind. Wir müssen auch das Bahnkonzept «Euro-rail 2000» beachten und mit dem übrigen Europa Schritt halten. Deshalb ersuche ich den Bundesrat, meine Motion anzunehmen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1986

Das Konzept «Bahn 2000» bedeutet nicht einen Endzustand

unseres öffentlichen Verkehrssystems. Es ist langfristig ausbaufähig – so etwa durch eine künftige weitere Alpentransversale oder durch zusätzliche Fahrzeitverkürzungen auf einzelnen Strecken. Der Einbezug des internationalen Verkehrs war von Anfang an berücksichtigt. Das Angebotskonzept «Bahn 2000» kann deshalb der Verkehrsentwicklung in den Nachbarstaaten angepasst werden.

Die vom Motionär verlangte Entflechtung des West-Ost-Verkehrs vom Nord-Süd-Verkehr wird von den SBB seit Jahrzehnten beharrlich angestrebt und verwirklicht. Als Beispiele seien erwähnt: Die Entflechtung der Verkehrsströme im Raume Olten und der Ausbau der Achse Basel–Bözberg–Südbahn. Auch die im Konzept «Bahn 2000» geplanten Neubaustrecken Basel–Olten und Raum Olten–Mattstetten dienen nebenbei diesem Ziel (Entflechtung der Bözberglinie von Intercity-Zügen Basel–Zürich, Kanalisierung des schnellen Reiseverkehrs auf die Neubaustrecken).

Die Entflechtung der Verkehrsströme in der Region Brugg ist durch den Ausbau dieses Knotens und der Südbahn zum grössten Teil bereits vollzogen. Es fehlt noch die Eliminierung einer kleinen Doppelspurlücke zwischen Brugg und Othmarsingen. Weitere grössere Ausbauten auf dieser Achse lassen sich erst rechtfertigen, wenn über die Realisierung einer neuen Alpentransversale Klarheit besteht.

Die vom Motionär vorgeschlagenen Ausbauten auf der Simplonlinie sind zum Teil schon in der Projektierung. Die Streckengeschwindigkeit der Simplonlinie im Wallis wird stufenweise heraufgesetzt; erste Massnahmen hiefür sind mit einem entsprechenden Planungsauftrag bereits eingeleitet. Die Führung des Personenschnellverkehrs von Paris über Ambérieu–Bellegarde–Genf–Brig nach Mailand ist an sich erstrebenswert, würde aber die Linie Vallorbe–Lausanne abwerten.

Beim Abschluss des Abkommens mit Italien über die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata haben die Italienischen Staatsbahnen am 11. Mai 1982 eine Vereinbarung über den Ausbau ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon unterzeichnet. Darnach wird die Kapazität der italienischen Zufahrtslinien entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und zeitlich koordiniert mit dem Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur so erweitert, dass nach diesem Ausbau im internationalen Verkehr am Gotthard und am Simplon jährlich je 12 Millionen Nettotonnen Güter befördert werden können. Die Italienischen Staatsbahnen verpflichten sich des Weiteren, den Verkehr über die Grenzübergänge Chiasso, Luino und Domodossola mit allen geeigneten Massnahmen zu erleichtern und zu beschleunigen. Der Ausbau des neuen Rangierbahnhofes Domo II und der Zufahrtslinien zum Simplon läuft programmgemäss ab, so dass sich in dieser Sache zur Zeit keine Verhandlungen mit Italien aufdrängen.

Zum grenzüberschreitenden Rollmaterialaustausch ist folgendes zu bemerken: Das Rollmaterial für «Bahn 2000» ist für nationale Bedürfnisse, d. h. auf verhältnismässig kürzere Halteabstände, ausgerichtet. Diese Abstände beeinflussen die Wahl der zweckmässigsten Höchstgeschwindigkeit, die damit im Gegensatz zu den Bahnen der Nachbarländer nicht wesentlich über 200 km/h liegen wird. SNCF, DB und FS hingegen richten ihres neue Streckennetz und das dazugehörige Rollmaterial wegen der wesentlich grösseren Distanzen zwischen den Halteorten ihrer Intercity-Züge langfristig auf Geschwindigkeiten im Bereich von 300 km/h aus. In diesem Geschwindigkeitsbereich sind aber keine lokbespannten Züge mehr einsetzbar, sondern nur noch relativ teure Triebwagen oder Triebkopfbzüge. In welcher Form sich die SBB an diesen Entwicklungen für ihren internationalen Verkehr beteiligen, ist zur Zeit noch entsprechenden Verhandlungen vorbehalten.

Im einzelnen ist zu den vom Motionär verlangten Massnahmen folgendes zu sagen:

1. An der europäischen Fahrplankonferenz im September 1986 wurde beschlossen, mit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 1987 auf einem grenzüberschreitenden Netz Euro-city-Züge einzuführen. Dieses Angebot komfortabler internationaler Fernverkehrszüge im Reiseverkehr, das in

Zukunft ständig ausgebaut und verbessert werden soll, entspricht in einer ersten Stufe den Zielsetzungen des vom Motionär verlangten Betriebskonzeptes eines europäischen Eisenbahnnetzes. Für den Güterverkehr bestehen bereits mit den GONG-Zügen (Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt) analoge Vereinbarungen. Der geforderte Europäische Infrastrukturleitplan des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) existiert seit Anfang der siebziger Jahre und wird den Entwicklungen des nationalen und internationalen Eisenbahnwesens laufend angepasst.

2. Mit der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» werden die Zufahrten zu den bestehenden Alpendurchstichen schneller und leistungsfähiger, und zwar sowohl durch die Erstellung der Neubaustrecken wie auch durch den Ausbau bestehender Linien.

3. Der Entwicklungsauftrag für das Rollmaterial «Bahn 2000» ist der schweizerischen Industrie bereits erteilt, wobei das Geschwindigkeitsspektrum bis zu der vom Motionär verlangten Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h reicht. Für den grenzüberschreitenden Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen sind die SBB in Kontakt mit den Nachbarbahnen.

4. Die Gotthard-Achse wurde in Absprache mit den Italienischen Staatsbahnen bisher mit Vorrang für den kombinierten Verkehr ausgebaut. Damit wurde für diesen alpenüberquerenden Verkehr eine Konzentration der Mittel angestrebt. Die Nutzung der bereits getätigten Investitionen für den Container- und Huckepacktransport ist daher auch mit Priorität auf dieser Achse vorgesehen. Das schliesst aber nicht aus, dass – sofern notwendig – die übrigen Alpenbahnstrecken der Schweiz in Zukunft für derartigen Verkehr eingerichtet werden könnten. Huckepacktransport aller Strassenfahrzeuge mit 4 m Eckhöhe ist aber nur mit dem Bau einer neuen Alpentransversale möglich.

5. Mit der Forderung nach einer Linienführungsentscheid und Baubeschluss für eine neue Eisenbahnalpentransversale nimmt der Motionär ein Begehren auf, das bereits Gegenstand einer von den eidgenössischen Räten am 2. bzw. 8. Oktober 1986 überwiesenen Motion ist. Danach wird der Bundesrat eingeladen, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpentransversale unter Einbezug der Y-Vorschläge und unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten der Simplonlinie so aufzuarbeiten, dass ein Baubeschluss im Anschluss an die parlamentarische Verabschiedung der Vorlage «Bahn 2000» gefällt werden kann. Die Erarbeitung dieser Entscheidungsgrundlagen ist bereits seit längerer Zeit in vollem Gange.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich der Bundesrat mit der in der Motion verlangten Stossrichtung – als übergeordnete Leitidee verstanden – grundsätzlich einverstanden erklären kann. Bei den Vorschlägen im einzelnen ist er aber im Hinblick auf die Einbettung und Erweiterung des Konzeptes «Bahn 2000» in die internationalen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr unterschiedlicher Auffassung. Dies betrifft sowohl die Schwerpunkte der Investitionen wie auch Fragen des zweckmässigen etappenweisen Vorgehens. Aus diesen Gründen beantragt der Bundesrat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Damit bleibt ihm der nötige Freiraum für pragmatisches Handeln erhalten.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

86.974

Motion Meyer-Bern Förderung der Sonnenenergie

Motion Meyer-Berne Développement de l'énergie solaire

Wortlaut der Motion vom 11. Oktober 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, ein Programm zur Förderung der Sonnenenergie vorzulegen und die hierfür nötigen Rechtsgrundlagen zu schaffen.

Texte de la motion du 11 octobre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un programme de développement de l'énergie solaire et de créer les bases juridiques nécessaires à la réalisation de ce programme.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlin, Bratschi, Braunschweig, Chopard, Deneys, Egli-Winterthur, Fetz, Friedli, Gloor, Günter, Gurtner, Hubacher, Lanz, Leuenberger Moritz, Maeder-Appenzell, Morf, Neukomm, Oester, Piteloud, Rechsteiner, Reimann, Robbiani, Ruffy, Stappung, Wagner, Weber-Arbon, Weder-Basel, Zwygart (28)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Sowohl aus politischen wie aus ökologischen Gründen ist der Ausbau der Kern- und der Wasserkraftenergie an einer kritischen Grenze angelangt. Damit kommt der Nutzung der Sonnenenergie neben der sparsamen Verwendung der Energie zentrale Bedeutung zu.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 26. November 1986

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 26 novembre 1986

Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

86.580

Motion Neuenschwander Nationalstrassen. Unterhaltsarbeiten Routes nationales. Travaux d'entretien

Wortlaut der Motion vom 25. September 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, seine verfassungsmässig und gesetzlich verankerte Kompetenz (Art. 36bis Abs. 2 BV, Art. 54 Nationalstrassengesetz), wonach die Kantone beim Unterhalt von Nationalstrassen nach den «Anordnungen und unter der Oberaufsicht des Bundes» zu handeln haben, besser wahrzunehmen.

Insbesondere hat der Bund seine Kompetenzen dahingehend voll auszuschöpfen, dass die Unterhaltsarbeiten am schweizerischen Nationalstrassennetz mit der grösstmöglichen Effizienz (Schichtbetrieb, Nacharbeit, nötigenfalls 24-Stunden-Betrieb) und bei minimalster Beeinträchtigung des Verkehrs stattfinden können.

Gegen Kantone, die sich nicht an die vom Bund aufzustellenden Vorschriften halten, sind geeignete Massnahmen (z. B. durch «flexible» Gewährung von Treibstoffzollbeiträgen) vorzusehen. Die einschlägigen verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen sind nötigenfalls in diesem Sinne zu modifizieren.

Motion Schmidhalter «Eurorail 2000»

Motion Schmidhalter EURORAIL 2000

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.597
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2034-2037
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 031