

Im Aargauer wie im Luzerner Seetal sind breit abgestützte Parteien und Gruppierungen am erfolgreichen Sammeln von Unterschriften für eine Resolution an den Bundesrat. Ueber 6000 Unterzeichner und Unterzeichnerinnen sind mit uns der Meinung, dass die heutige Umweltsituation eine Erhaltung und Sanierung dieser Regionalbahn verlange. Vermehrtes Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel ist nur mit einer attraktiven Bahn im erforderlichen Masse erreichbar. Dass die Sanierung der Seetalbahn einem grossen Bedürfnis entspricht, zeigt auch die Tatsache, dass trotz altem Rollmaterial und schlechten Verbindungen in den letzten Jahren eine markante Frequenzsteigerung verzeichnet werden konnte.

Die 51 Menschenleben, die die Seetalbahn bis heute gefordert hat, dürfen nicht als Argument für eine Stilllegung der Bahn missbraucht werden. Diese Menschen mussten vielmehr ihr Leben lassen, weil seit Jahrzehnten eine Sanierung der gefährlichen Bahnstrecke in der Planungsphase stecken blieb. Als fatal würden wir einen Entscheid gegen die Seetalbahn im Hinblick auf die Neat-Abstimmung betrachten.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1992*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1992*

Der Bundesrat hat die Lage der Seetalbahn eingehend analysiert. Er kam zum Schluss, dass sich die Aufrechterhaltung der Bahn rechtfertigt. Mit der Aufrechterhaltung ist notwendigerweise eine Sanierung verbunden. Der Bund beteiligt sich an dieser, soweit ausschliesslich Fragen der Sicherheit betroffen sind, mit Treibstoffzollmitteln.

Mit dem entsprechenden Beschluss des Bundesrates vom 31. August 1992 kann das Postulat als erledigt abgeschrieben werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

*Abgeschrieben – Classé*

92.3221

## **Postulat Bircher Peter Rheintalbahn Stein–Winterthur und grenzüberschreitende Zusammenarbeit Ligne ferroviaire Stein–Winterthur et collaboration transfrontalière**

*Wortlaut des Postulates vom 12. Juni 1992*

Der Bundesrat wird beauftragt, den Zielvorgaben von «Bahn und Bus 2000» auch im Rheintal von Stein AG bis Winterthur nachzukommen und im besonderen:

- den seit Jahren erfolgten Abbau der Zugverbindungen zu stoppen;
- ein zeitgemässes Konzept im Nahverkehrsbereich mit Kombination Bahn/Bus zu verwirklichen;
- den Fernverkehr mit der Bahn (mit Schnellzugshalten an den «Verknüpfungsbahnhöfen») mit attraktivem Fahrplan sicherzustellen;
- den Bahnübergang (Brücke) Waldshut/BRD–Koblenz/AG zu sanieren oder neu zu bauen, damit der zunehmende Pendlerstrom aus der badischen Nachbarschaft bis nach Zürich vom öffentlichen Verkehr profitieren kann;
- das Ja zur Rheintalbahn – welche zwischen Stein und Koblenz dieses Jahr das 100jährige Bestehen feiert – auch mit zeitgemässen Rollmaterial zu dokumentieren;

- die bessere Abstimmung des öffentlichen Verkehrs grenzüberschreitend entlang des Rheins zu verwirklichen;
- die Einbindung der Linie Baden–Turgi–Koblenz–Zurzach–Eglisau–Bülach in den Raum Zürich (Rundlauf) zu realisieren.

*Texte du postulat du 12 juin 1992*

Le Conseil fédéral est chargé de réaliser, aussi dans la vallée du Rhin de Stein AG à Winterthur, les objectifs de «Rail et bus 2000» et notamment:

- de stopper le démantèlement des lignes ferroviaires auquel on assiste depuis des années;
- de réaliser, en combinant le rail et le bus, un plan d'ensemble moderne du trafic régional;
- de donner au trafic grandes lignes des horaires pratiques (trains rapides s'arrêtant aux gares de transit);
- d'assainir le pont de chemin de fer entre Koblenz AG et Waldshut (Allemagne) ou d'en construire un neuf afin que les frontaliers allemands de la région du sud du pays de Bade – toujours plus nombreux – puissent se rendre à Zurich en utilisant les transports en commun;
- d'honorer, par la mise en service d'un matériel roulant moderne, le oui à la ligne de la vallée du Rhin (on fêtera cette année le centième anniversaire de la construction du tronçon Stein–Koblenz);
- de mieux coordonner les transports publics entre la Suisse et l'Allemagne le long du Rhin;
- d'insérer la ligne Baden–Turgi–Koblenz–Zurzach–Eglisau–Bülach au réseau des transports publics de la région de Zurich en en faisant une ligne circulaire.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Bereits mit Blick auf den Fahrplan 1993 werden verschiedene Reduktionen im Zugsangebot auf der Rheintallinie zur Diskussion gestellt. Zwischen Laufenburg und Koblenz wird die Umstellung auf Bus vorgeschlagen.

2. Dringlich ist eine bessere Verknüpfung mit der ebenfalls direkt dem Rhein entlangführenden deutschen Bahnlinie. Hier steht vor allem die Sanierung oder der Neubau der Brücke Waldshut–Koblenz im Vordergrund, damit die Grosszahl der Pendler aus der deutschen Nachbarschaft – die täglich zunimmt – bis in den Raum Zürich vermehrt das öffentliche Verkehrsmittel benützen kann.

3. Gute Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen auch zwischen Bad-Säckingen (BRD) zum Bahnhof Stein AG (Projekt City-Bus).

4. Aussprachen mit den Gemeinden haben ergeben, dass man sich kooperativen Verbesserungen nicht verschliessen will, vorab mit einer sinnvollen Ergänzung Bahn/Bus im Nahverkehr. So kann man sich die Realisierung eines besseren Busangebots im Raume Laufenburg/Koblenz zur Entlastung der Bahn im Nahverkehrsbereich vorstellen.

5. Nicht hinzunehmen ist aber eine sich nun seit Jahren fortsetzende Verschlechterung des Angebots auf der Rheintalbahnlinie. Gerade wenn Entlastungen auf Teilstrecken durch den Bus erfolgen sollen, müssen um so zwingender «Verknüpfungsbahnhöfe» Bahn/Bus in Stein, Laufenburg, Koblenz, Zurzach usw. bestehen. Dazu gehören auch Schnellzugsverbindungen auf der Rheintalstrecke. Auf der Strasse besteht im Rheintal ein grosses Verkehrsaufkommen (gegen 8000 Fahrzeuge im Tag). Mit einem attraktiven Schnellzugsangebot kann die Strasse entlastet werden.

6. Die Rheintalbahn hat auch eine Entlastungsfunktion für den Raum Zürich, die von zunehmender Bedeutung ist. Es ist nicht sinnvoll, die ganze Verkehrsabwicklung ausschliesslich auf den Grossraum Zürich zu konzentrieren. Die Verdichtung hat hier bereits ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

7. Die Rheintalstrecke bietet sich zudem an für eine Abstimmung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr mit der Deutschen Bundesbahn. Beide Linien entlang des Rheins sollten besser gegenseitig genutzt und optimiert werden. Dieses Anliegen vertritt auch die Rheinanliegerkonferenz (Gemeinden beidseits des Rheins zwischen Kaiseraugst und Kaiserstuhl).

8. Eine besondere Bedeutung kommt dem Flecken Bad Zurzach zu, der als attraktiver Badeort mit steigenden Übernachtungszahlen eine angemessene Bedienung mit der Bahn verdient. Die touristische Entwicklung soll nicht vollends auf die Strasse angewiesen sein.

9. Auf «Nebenstrecken» führen offensichtlich die SBB das älteste Rollmaterial. Ein minimaler Standard ist aber unerlässlich, um die Attraktivität der Bahn mindestens zu erhalten.

10. Im Vergleich zu verschiedenen «KTU-Linien» haben die SBB in vergleichbaren Regionen zunehmend ein schlechteres Fahrplanangebot, weniger Fahrkomfort, und die Dominanz der «Hauptlinien» für die Grossstädteverbindungen wird offensichtlich. Dies ist nach den Zielsetzungen von «Bahn und Bus 2000» nicht akzeptabel.

11. Regionen, die sich für eine sinnvolle Verknüpfung von Bahn und Bus im Nahverkehr kooperativ zeigen, sollten als Gegenleistung angemessene Fernverkehrsverbindungen ab den Schwerpunktbahnhöfen erhalten.

12. Im Zuge der «Europadynamik» erhält das Grenzgebiet am Rhein eine neue Dimension auch in verkehrspolitischer Hinsicht. Die sich öffnenden Chancen müssen auch für die Bahn genutzt werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
vom 19. August 1992*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral  
du 19 août 1992*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

92.3281

## Postulat Ruffy

### Unterstützung des Solarmobils «Spirit of Biel/Bienne»

### Soutien à la voiture «Spirit of Biel/Bienne»

*Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1992*

1990 hat das Solarfahrzeug «Spirit of Biel/Bienne», eine Spitzentechnologie-Konstruktion der Ingenieurschule Biel, in Australien den Weltmeistertitel für Solarfahrzeuge errungen (World Solar Challenge) und grosse Autohersteller und grosse High-Tech-Länder wie die Vereinigten Staaten, Japan und alle europäischen Länder hinter sich gelassen. Die Teilnahme an der nächsten Austragung im Jahre 1993 ist jedoch aus finanziellen Gründen in Frage gestellt.

Von den benötigten rund drei Millionen Franken für die Teilnahme an diesem Wettbewerb sind nur rund 10 Prozent für den eigentlichen «sportlichen» Teil vorgesehen. Die Ingenieurschule Biel verwendet einen grossen Teil der Mittel für die Ausbildung der Ingenieure, die direkt an diesem Projekt beteiligt sind.

Der Bundesrat wird ersucht, der Ingenieurschule Biel die erforderlichen Mittel, höchstens 1,5 Millionen Franken, zu gewähren, um die schweizerische Teilnahme an diesem wichtigen Wettbewerb zu sichern.

*Texte du postulat du 19 juin 1992*

En 1990 la voiture solaire de haute technologie «Spirit of Biel/Bienne» de l'Ecole d'ingénieurs de Bienne a remporté le championnat du monde des voitures solaires en Australie (World Solar Challenge) en laissant derrière elle de grandes firmes automobiles et les grandes nations de la haute technologie comme les Etats-Unis, le Japon et tous les pays européens. La participation du «Spirit of Biel/Bienne» à la prochaine édition en 1993 est compromise pour des raisons financières.

Sur les 3 millions de francs environ nécessaires pour participer à cette compétition, la part purement «sportive» s'élève à 10 pour cent. L'Ecole d'ingénieurs de Bienne utilise une grande part des moyens pour la formation des ingénieurs qui sont directement associés à ce projet.

Le Conseil fédéral est prié d'accorder à l'Ecole d'ingénieurs de Bienne les moyens financiers nécessaires, au maximum 1,5 million de francs, pour assurer la participation de la Suisse à cette importante compétition en 1993.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 24. August 1992*

*Rapport écrit du Conseil fédéral  
du 24 août 1992*

Différents articles de presse ayant accrédité l'idée selon laquelle l'Ecole d'ingénieurs de Bienne devrait renoncer, pour des raisons financières, à défendre son titre dans le «World Solar Challenge», en Australie, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a été invité de toutes parts à accorder à l'entreprise une contribution financière.

Des négociations à ce sujet avaient été entreprises antérieurement.

Développement actuel:

Le 19 mars dernier, l'Ecole d'ingénieurs de Bienne a présenté à l'OFEN une première requête globale de soutien. Celle-ci a donné lieu, le 7 avril, à la décision suivante:

– La Confédération peut soutenir des projets de recherche et de développement ayant un lien pratique avec la construction de véhicules électriques.

– En revanche, l'arrêté sur l'énergie ne lui permet malheureusement pas de soutenir des développements et investissements liés à la course proprement dite.

Notre programme promotionnel des véhicules électriques légers nous autorise à soutenir des projets offrant de bonnes chances de réalisation et des perspectives commerciales en conséquence. Cela s'applique à certains éléments du projet «Spirit of Biel/Bienne», qui pourraient être soutenus.

L'Ecole d'ingénieurs de Bienne a reçu une offre dans ce sens. Elle a alors présenté les requêtes énumérées ci-après, avec la situation qui en résulte pour le projet:

Origine du financement:

– OFEN, 11 mai, moteur au moyeu: 209 040 francs

– OFEN, 12 juin, roulement, structure du véhicule:

339 840 francs;

– Canton de Berne: 100 000 francs;

– OFIAMT: 1,2 million de francs au maximum;

– Sponsor SMH (Swatch): 1,2 million de francs;

– UTS (Union technique suisse): 500 000 francs;

– Divers particuliers: l'Ecole d'ingénieurs de Bienne cherche encore des soutiens financiers.

En conclusion:

Contrairement aux informations données par la presse, l'OFEN est disposé à soutenir le projet de l'Ecole d'ingénieurs de Bienne. Au vu de la liste ci-dessus, on peut considérer le financement de l'opération comme assuré. Dès lors, la participation au «World Solar Challenge» ne devrait se heurter à aucun obstacle, du moins pour ce qui est du financement.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat et propose de le classer.

*Abgeschrieben – Classé*

## **Postulat Bircher Peter Rheintalbahn Stein-Winterthur und grenzüberschreitende Zusammenarbeit**

## **Postulat Bircher Peter Ligne ferroviaire Stein-Winterthour et collaboration transfrontalière**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3221
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2176-2177
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 696

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.