

«Bahn 2000» eine neue Bahn praktisch von Basel via Olten nach Bern bringen wird. Wenn Sie die Neat-Botschaft und das Konzept rasch behandeln, wird es möglich sein, im Jahre 2000 oder 2005 den Lötschberg-Basistunnel zur Verfügung zu haben und damit Europa eine erste Mini-Alpentransversale in kürzester Zeit anzubieten. Das ist verhandlungstaktisch sehr wichtig, weil es auch Projekte am Brenner und am Mont-Cenis gibt. Und schliesslich: Den Einsatz des Pendolinos prüfen wir; aber aufgrund unseres heutigen Wissensstandes ersetzt er die Neubaustrecken für die «Bahn 2000» nicht.

Le président: L'interpellateur est satisfait de la nouvelle réponse du Conseil fédéral.

90.335

Postulat Ruckstuhl
Neat. Anschluss der Ostschweiz
NLFA. Raccordement
de la Suisse orientale

Wortlaut des Postulates vom 7. Februar 1990

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie der Anschluss der Ostschweiz an die Neat rasch und konkret im Projekt einer neuen Alpentransversale integriert und verwirklicht werden kann.

Texte du postulat du 7 février 1990

Le Conseil fédéral est prié d'examiner les moyens d'intégrer promptement le raccordement de la Suisse orientale au projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann, Baggi, Bundi, Caccia, Columberg, Danuser, David, Déglise, Dietrich, Eisenring, Engler, Eppenberger Susi, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Früh, Hösli, Humbel, Kühne, Lanz, Nussbaumer, Oehler, Pini, Portmann, Rechsteiner, Rutishauser, Schmidhalter, Segmüller, Seiler Rolf, Widrig, Zwingli (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Bundesrat hat sich im Juli 1989 in der Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zugunsten einer Neat-Variante «Gotthard-Basistunnel» ausgesprochen. Damit werden die Alternativ-Varianten «Gotthard-Ost» und «Splügen» kaum realisiert werden können. Dieser Entscheid trägt nun aber den berechtigten Anliegen der Ostschweiz in keiner Weise Rechnung. Ihre Verkehrsprobleme werden nicht gelöst. Die absehbare Verkehrslawine, die sich durch die Ergänzung des Autobahnnetzes im süddeutschen Raum über die Ostschweiz, namentlich das St. Galler Rheintal, sowie die San-Bernardino-Route ergiessen wird, muss in einem Neat-Entscheid ebenfalls mitberücksichtigt werden. Dies kann nur durch konkrete Alternativen und Anschlüsse an die Neat glaubwürdig verwirklicht werden. Daher müssen die Forderungen der Ostschweiz in die Botschaft des Bundesrates einfließen, und die entsprechenden finanziellen Kredite müssen im Rahmenkredit enthalten sein.

Für die Ostschweiz kommen dabei vor allem folgende sechs mögliche Anschlussmassnahmen in Frage:

- Bau einer leistungsfähigen Verbindung Ostschweiz-Zentral-schweiz (Satteltunnel);
- Ausbau der Rheintal-Walensee-Linie (Doppelspur);
- Güterterminals in der Ostschweiz (St. Margrethen-Buchs-Landquart);
- Ausbau der Linie St. Gallen-Pfäffikon;
- Ausbau des Bahnhofs St. Gallen;
- Ausbau der Bodensee-Linie.

Der Bundesrat wird beauftragt, die obgenannten berechtigten Forderungen der Ostschweiz für einen Anschluss an das Neat-Programm zu prüfen und in seinen künftigen Entscheidungen mitzuberücksichtigen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 25. April 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 25 avril 1990

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.418

Interpellation Béguelin
Lötschberg-Simplon-Achse.
Schweizerische Antwort
auf italienische Projekte
Axe du Lötschberg-Simplon.
Réponse de la Suisse
aux projets italiens au sud du Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 14. März 1990

Am 1. März sah sich der italienische Verkehrsminister Carlo Bernini den Stand der Arbeiten am neuen Rangierbahnhof von Domodossola II an. Bei dieser Gelegenheit wurde ein Projekt zur Verbesserung der Verbindungen südlich des Simplons vorgestellt, das Investitionen von rund einer Milliarde Schweizer Franken beinhalten würde. Italien möchte auf diese Weise die Eröffnung der ersten Achse der neuen Alpentransversalen voll nützen können.

- Wie gedenkt der Bundesrat konkret auf das sehr erfreuliche Engagement Italiens zu antworten?
- Ist der Bundesrat nach dieser Willensäusserung Italiens immer noch der Ansicht, sein minimalistisches Konzept eines als «Ergänzung» gedachten Lötschberg-Basistunnels entsprechende den Erwartungen Italiens und Europas?
- Frankreich ist zurzeit sehr bemüht, Italien für den Bau einer neuen Linie unter dem Mont-Cenis zu gewinnen. Sollte die Schweiz sich nicht mit mehr Entschlossenheit für die Simplon-Achse einsetzen, damit unsere Nachbarn im Süden hauptsächlich in diese Linie anstatt in diejenige des Mont-Cenis investieren?

Texte de l'interpellation du 14 mars 1990

Le 1er mars, M. Carlo Bernini, ministre italien des transports, est venu constater l'état d'avancement des travaux de la nouvelle gare marchandises de Domodossola II. A cette occasion, un projet d'amélioration des liaisons au sud du Simplon, représentant un investissement de l'ordre d'un milliard de francs suisses, a été présenté. L'Italie veut ainsi pouvoir bénéficier pleinement de l'ouverture du premier axe des nouvelles transversales alpines.

- Comment le Conseil fédéral compte-t-il répondre concrètement à cet engagement très positif de l'Italie?
- Le Conseil fédéral estime-t-il encore, après cette manifestation de la volonté italienne, que sa conception «complémentaire» minimaliste du tunnel de base du Lötschberg répond à l'attente de l'Italie et de l'Europe?
- L'Italie est actuellement très sollicitée par la France pour construire une nouvelle ligne sous le Mont-Cenis. La Suisse ne devrait-elle pas montrer une plus grande détermination avec l'axe du Simplon, afin d'encourager nos voisins du Sud à investir en priorité sur cette ligne plutôt que sur celle du Mont-Cenis?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Antille, Bäumlín, Bodenmann, Bonny, Borel, Bundi, Danuser, Darbellay, Déglise, Dubois, Etique, Fehr, Gardiol, Haering Binder, Haller, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Longé, Martin, Massy, Matthey, Meizoz, Neukomm, Ott, Paccolat, Perey, Pitteloud, Rohrbasser, Schmidhalter, Stappung, Theubet, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Züger (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. Juni 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 juin 1990

La capacité actuelle de l'axe Lötschberg-Simplon au nord de Domodossola est de 3 à 4 millions de tonnes. Le doublement de la ligne du Lötschberg permettra de faire passer à 15 millions de tonnes. En 1974, pour la première fois, puis avec notamment l'accord du 11 mai 1982 entre les Chemins de fer italiens de l'Etat (FS) et les CFF, l'Italie s'est engagée à augmenter à ce même niveau la capacité des voies d'accès au sud.

Le programme d'extension comprend notamment la nouvelle gare de triage de Domodossola II, ainsi que l'amélioration des lignes Domodossola-Arona-Novare, Domodossola-Omegna-Novare, Arona-Milan et Arona-Santhià. Au moment de la signature de l'accord, les coûts de ce programme étaient estimés à un demi milliard de francs. Des négociations ont lieu actuellement entre les chemins de fer allemands, italiens et suisses et entre les ministères des transports des trois pays. Elles visent entre autres à établir un corridor de ferroutage pour les camions de 4 mètres de hauteur empruntant l'itinéraire du Lötschberg-Simplon. D'autres travaux (notamment l'élargissement du profil d'espace libre) sont prévus au sud d'Iselle pour réaliser ce corridor.

Tous les travaux susmentionnés correspondent à la capacité de la double voie du Lötschberg et du tunnel actuel du Simplon. Ils sont compatibles avec la conception de transit du Conseil fédéral.

Cela étant, les questions de l'auteur de l'interpellation appellent les réponses suivantes:

1. Le programme d'investissements des Chemins de fer italiens de l'Etat constitue la contrepartie italienne du doublement de la ligne du Lötschberg. Les travaux correspondent, pour l'essentiel, à l'accord italo-suisse de 1982. Notre pays s'en tient, lui aussi, aux clauses de cet accord. D'autres démarches concrètes ne s'imposent pas.

2. Tant la capacité que les normes d'aménagement selon le programme italien sont conformes, pour l'essentiel, à la conception du Conseil fédéral pour les tronçons suisses.

En ce qui concerne l'amélioration de l'axe du Simplon, cette conception n'est absolument pas «minimaliste». Elle ne se limite en effet pas au tunnel de base du Lötschberg. Elle constitue un tout grâce aux travaux déjà exécutés ces dernières années ou prévus dans le cadre de RAIL 2000:

– construction d'une nouvelle ligne Bâle-Berne (160 à 200 km/h),

– amélioration de la ligne Berne-Thoune (160 km/h),

– amélioration de la ligne Martigny-Sion (200 km/h),

– nouvelle double voie Salquenen-Loèche (160 km/h),

– amélioration de la ligne Loèche-Brigue-Iselle (140-160 km/h).

3. Les améliorations au sud du Simplon, mentionnées ci-dessus, résultent pour une large part de l'initiative de la Suisse. Pour le moment, les efforts de celle-ci sur le plan international ont trait surtout au tronçon le plus lent de la ligne du Simplon, à savoir la liaison entre le bassin lémanique et le TGV sud-est. La construction d'un nouveau tunnel au Simplon, auquel l'auteur de l'interpellation fait allusion, ne réduirait la durée du temps de parcours que dans une faible mesure et n'augmenterait pas beaucoup la capacité, car le système des lignes d'accès ne serait pas à même d'apporter du trafic à cet ouvrage.

La construction d'une ligne à grande vitesse entre Milan et Turin, qui servirait d'accès au Mont-Cenis, figure parmi les principales priorités des FS. Elle dépend surtout des possibilités de

financement et n'est guère tributaire de la planification suisse. Il ne serait guère réaliste de supposer que l'Italie renoncerait à une ligne à grande vitesse entre ses deux principales métropoles économiques pour construire une liaison de même longueur conduisant à travers un terrain difficile au pied d'une région alpine faiblement peuplée, cela uniquement pour gagner tout au plus 30 minutes sur le temps de parcours.

M. Béguelin: La réponse du Conseil fédéral est intéressante. Elle apporte des éléments très positifs. Juste une question qui n'a pas reçu de réponse. Il s'agit du tronçon le plus délicat de la ligne du Simplon entre Iselle et Domodossola. Qu'est-il prévu pour ce tronçon afin de le rendre utilisable pour le transport des camions de quatre mètres? Je désire recevoir une réponse du Conseil fédéral à ce sujet.

Bundesrat Ogi: In der Tat ist das Nadelöhr am Simplon, ist die Strecke zwischen Iselle und Domodossola für die rollende Strasse ausgebaut worden. Sollten die Neat und die Mini-Neat am Lötschberg mit Anschluss zum Simplon gebaut werden können, dann ist der Bereich dieser Rampe zwischen Iselle und Domodossola in einer Art und Weise zu überwinden, die eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation bedeutet.

Wir sind deshalb daran, mit Italien zu verhandeln. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wobei ich auch sagen muss, dass der Korridor für vier Meter hohe Lastwagen am Lötschberg ja nur ermöglicht werden soll, wenn die Verkehrsminister Europas, die übrigens heute und morgen tagen – ich rechne aber nicht damit, dass sie sich bezüglich des Verhandlungsmandats abschliessend äussern –, die Forderung des 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse fallenlassen. Nur dann – und wenn das Bedürfnis nach wie vor besteht, vier Meter hohe Lastwagen durch die Schweiz zu transitieren – werden wir die nötigen Bauten am Lötschberg und, wenn nötig, am Simplon vornehmen.

Eine Möglichkeit wäre, Herr Nationalrat Béguelin, dass die Infrastruktur in Iselle angepasst würde – Sie wissen, die Strukturen in Italien sind heute noch auf die Strasse ausgerichtet und leider nicht auf die Bahn – und dass man in Iselle einen provisorischen Terminal bauen und die nötigen Infrastrukturen bereitstellen würde.

Eine andere Möglichkeit, die studiert und diskutiert wird, von den Bahnen einerseits und den Regierungsvertretern andererseits, ist eine eisenbahntechnische Verbesserung der Rampe. Das wird nicht einfach sein. Es wird auch sehr viel Geld kosten. Sie kennen die Rampe. Sie ist vergleichbar mit Wassengöschenen oder Frutigen-Kandersteg. Deshalb sind diese beiden Möglichkeiten in Prüfung. Es ist noch kein Entscheid getroffen worden. Möglicherweise müsste auch die Schweiz finanziell und technisch helfen, diese Anpassung der Verkehrswege zu verbessern.

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.