

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 2. Juni 1987, Vormittag
Mardi 2 juin 1987, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Cevey

86.062

Konzessionierte Transportunternehmen.
Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires.
Crédit de programme

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. November 1986 (BBI III, 1009)
 Message et projet d'arrêté du 19 novembre 1986 (FF III, 969)

Antrag der Kommission
 Eintreten

Proposition de la commission
 Entrer en matière

Kühne, Berichterstatter: Die erweiterte Verkehrskommission hat sich an drei Sitzungstagen mit dieser Vorlage beschäftigt und den Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen mit 18 zu 0 Stimmen gutgeheissen.

Sie ist von der Bedeutung und Dringlichkeit der technischen Verbesserung dieser Transportunternehmen überzeugt und will mit einem Bundesbeitrag von 930 Millionen Franken die Unterstützung wesentlich verstärken. Zusammen mit den Beiträgen der Kantone und Dritter – das sind vorwiegend Treibstoffgelder – und der Eigenfinanzierung wird ein Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Franken ausgelöst. Wir werten das als weiteren markanten Schritt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit zur Reduktion der Luftbelastung und zum Schutz der Umwelt. Die Zuwachsraten bei den Bundesleistungen übersteigt damit jene gegenüber den SBB. Teilweise haben die Kantone Mühe mit der Bereitstellung ihres Anteeiles, und dringende Erneuerungen können deshalb nicht im gewünschten Zeitraum und Tempo durchgeführt werden.

Etwa zwei Drittel der Mittel werden für Infrastrukturvorhaben, wie Doppelspurbauten, Kreuzungsstellen, Netzergänzungen, Tunnel- und Brückensanierungen, Bauten zur Sicherung des Winterbetriebes, Ausbau von Werkstätten, Trennung von Schiene und Strasse sowie Sicherungsanlagen benötigt. Etwa ein Drittel steht für Fahrzeugbeschaffungen zur Verfügung. Bei der Erneuerung des Rollmaterials wird grosses Gewicht auf Vereinheitlichung gelegt. Damit können wesentliche Kostenvorteile erzielt werden.

Der 7. Abschnitt des Eisenbahngesetzes gibt dem Bund die Möglichkeit, den konzessionierten Transportunternehmen Beiträge für technische Verbesserungen, Umstellung auf Strassentransportdienst, Aufrechterhaltung des Betriebes und Behebung von Naturschäden zu gewähren. Die Beiträge für die Defizitdeckung – also Aufrechterhaltung des Betriebes – werden jährlich in den Voranschlag des Bundes eingestellt. Die Verpflichtungen für die übrigen Beiträge müssen dagegen periodisch – in Form von Rahmenkrediten – bewilligt werden. Bessere betriebliche Voraussetzungen reduzieren natürlich auch die Defizite und sind somit zum Vorteil der Bundeskasse.

Die konzessionierten Transportunternehmen betreiben – von wenigen Ausnahmen abgesehen – nicht die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrsnetzes unseres Landes. Sie sind vor allem im Bereich der grossen Ballungsräume tätig oder erschliessen den ländlichen Raum und das Berggebiet. Beide Bereiche sind volkswirtschaftlich unerlässlich, betriebswirtschaftlich jedoch nicht sonderlich interessant. Im Agglomerationsverkehr konzentrieren sich die Reisen auf Tagesspitzen. Die Transportunternehmen müssen daher umfangreiche Betriebsmittel bereithalten, die während eines grossen Teils des Tages und an den Wochenenden nur ungenügend ausgelastet werden können. Ähnliche Probleme stellen sich im Berggebiet mit den jahreszeitlichen Schwankungen im touristischen Verkehr. Trotz wesentlicher Rationalisierungserfolge und Verbesserung der Produktivität vermögen die Verkehrserträge in der Regel die Rechnung nicht auszugleichen, geschweige denn die laufende Erneuerung oder gar den eigentlichen Ausbau zu finanzieren. Bund und Kantone müssen deshalb periodisch Kredite für die technische Erneuerung der konzessionierten Transportunternehmen bereitstellen.

Am 24. und 25. März hat die Kommission eine Informations- und Besichtigungsfahrt durchgeführt und sich dabei einen guten Einblick in entsprechende Vorhaben verschaffen können. Wir haben dabei folgende Bahnunternehmen besucht: Furka-Oberalp-Bahn; Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn; Berner Oberland-Bahnen; Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn; Bern-Neuenburg-Bahn. Dabei haben wir uns über realisierte und im Bau befindliche Objekte und geplante Vorhaben orientieren lassen. Stellvertretend möchte ich hier einige erwähnen. Bei der Oberalpstrecke geht es um die Wintersicherheit. Diese soll durch Lawenverbauungen verbessert werden. Von Brig bis Oberwald sind aufwendige Tunnelsicherungen und -sanierungen vorzunehmen. Mittels vier neuen Lokomotiven soll die Traktion bei der Furka-Oberalp-Bahn wesentlich verbessert werden. Ein ganz grosses Vorhaben besteht in Brig. Es geht um die Trennung von Schiene und Strasse, die neue Einführung der Visp-Zermatt-Bahn, die Verlegung des Depots der Furka-Oberalp-Bahn, die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und die Sanierung verschiedener Bahnübergänge. An diesem Grossvorhaben sind die SBB, drei «Privatbahnen», die PTT, verschiedene konzessionierte Strassentransportunternehmen, die Stadt Brig und der Kanton Wallis beteiligt. Zudem werden für die Trennung des Verkehrs Mittel des Treibstoffzolls erwartet. Regierungsrat Bornet hat uns dabei zu verstehen gegeben, dass es für den Kanton Wallis nicht leicht sein wird, die entsprechenden Kantonsbeiträge aufzubringen.

Auf der Lötschbergstrecke konnten wir uns vom Fortschritt des Doppelspurausbau überzeugen. Wir wurden in Spiez mit Plänen über eine durchgehende, umsteigefreie Bahnverbindung Montreux-Luzern mittels Einbau eines dritten Geleises konfrontiert. Ein interessantes Vorhaben besteht im Lütchental. Mittels Kurvenstreckungen und kleineren Linienverlegungen kann die Fahrzeit wesentlich gesenkt und damit eine Zugskomposition eingespart werden.

Der Ausbau des Depots Holligen wird eine bedeutende Verbesserung der Wartungs- und Unterhaltsarbeiten gestatten. Solche Beispiele wiederholen sich natürlich für das gesamte Netz der konzessionierten Transportunternehmen.

Die Kommissionsmitglieder haben eine Aufstellung der Investitionsprogramme der einzelnen Unternehmen für die Jahre 1988 bis 1992 erhalten, welche in die erste Priorität eingestuft wurden und somit in diesem Zeitabschnitt zur Realisierung gelangen.

Anhand eines Unternehmensleitbildes und eines detaillierten Betriebskonzeptes konnten die konzessionierten Transportunternehmen ihre Investitionsbedürfnisse anmelden und begründen. Das Bundesamt für Verkehr hat die Programme zusammengefasst und im Gesamtzusammenhang beurteilt.

Eine Investition muss die Sicherheit und/oder die Wirtschaftlichkeit des Betriebes spürbar verbessern. Da der Nachholbedarf gross ist und die Mittel nicht unbeschränkt zur Verfü-

gung stehen, mussten die Vorhaben nach ihrer Dringlichkeit beurteilt werden. Erste Priorität erhalten Massnahmen, die keinen Aufschub ertragen und innerhalb der Planungsperiode verwirklicht werden müssen. Der 7. Rahmenkredit umfasst somit ausschliesslich Objekte erster Dringlichkeit, die während der Realisierung eintretende Teuerung, eine Reserve von 15 Millionen Franken und einen Betrag für Hilfe bei grossen Naturschäden von 10 Millionen Franken. Vorhaben zweiter und dritter Dringlichkeit wurden auf den 8. Rahmenkredit vertröstet.

Das Investitionsprogramm wird nach der Bewilligung durch die eidgenössischen Räte vom Departementschef genehmigt. Den definitiven Investitionsbeitrag gewähren Bund und Kantone erst aufgrund eines detaillierten und eingehend dokumentierten Gesuches. Dieses entspricht dem neuesten und verlässlichen Planungsstand und erlaubt damit eine reibungslose Realisierung. Zwischen Planung und Verwirklichung können oft mehrere Jahre verstreichen. Die Modernisierung und der optimale Einbezug des von den KTU bewältigten Verkehrs erhöht die Wirkung des Konzeptes «Bahn 2000» erheblich. Dessen Realisierung bringt eine bedeutende Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in allen Landesteilen. Verschiedene Infrastrukturmassnahmen dienen der notwendigen Erhöhung der Flexibilität und Kapazität sowie der Verkürzung der Reisezeiten. Diesem Ziel dienen ebenfalls die Vermehrung und die Modernisierung des Rollmaterials. Ein Hauptschwerpunkt der Wagenbeschaffung wird mit dem 8. Rahmenkredit erfolgen.

Die konzessionierten Transportunternehmungen haben eine grosse Bedeutung für den öffentlichen Verkehr. Die sogenannten Privatbahnen haben zusammen mit den konzessionierten Autobusbetrieben und der Reisepost ein Netz zu betreuen, welches dasjenige der SBB um ein Mehrfaches übertrifft, dies sowohl in bezug auf Länge wie auch auf die Haltestellen. Die KTU besorgen – nebst Netzlinien von internationaler Bedeutung – insbesondere die Feinverteilung. Ihnen kommt somit eine entscheidende Stellung für das Funktionieren des gesamten öffentlichen Verkehrs zu. Die Fahrt zum nächsten Schnellzugbahnhof mit dem Personenzug und dann das Umsteigen auf die Bahn ist eher die Ausnahme. Wenn der öffentliche Verkehr kein gutes Angebot bis in die Regionen anbieten kann, wird man in der Regel die ganze Reise mit dem privaten Transportmittel unternehmen.

Im Rahmen der Kommissionsverhandlungen wurde die Bedeutung der Vorlagen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als Beitrag zur Reduktion der Luftverschmutzung ausdrücklich betont. Zusammen mit den gezielten Tarifvergünstigungen, den Modernisierungsbestrebungen allgemein und dem Konzept «Bahn 2000» im besonderen hilft dieser Rahmenkredit mit, die Umwelt zu schonen, Energie zu sparen und den Bedarf des unvermehrten Bodens in engen Grenzen zu halten.

Abschliessend ist noch auf die grosse Bedeutung der KTU für die Erschliessung unserer Randregionen hinzuweisen. Ohne sie wäre eine dezentrale Besiedlung unseres Landes nicht denkbar. Die Kantone Appenzell Ausserrhodens und Appenzell Innerrhodens verfügen über keine SBB-Strecken, und im Kanton Graubünden liegt der Anteil der SBB bei einem Prozent. Weniger als 10 Prozent SBB-Strecken weisen noch die Kantone Obwalden und Nidwalden auf; es folgen Tessin mit 13 Prozent. Bern und Freiburg haben einen SBB-Anteil von je 14 Prozent.

Diese Unterstützungen werden den Unternehmungen in der Regel als bedingt rückzahlbare Subventionen zugesichert. Auf die Rückzahlung müssen sie allerdings mit Ausnahme des Rollmaterials keine grosse Hoffnungen setzen. Diese Zusicherungsart gewährleistet jedoch den Einbezug der Eigenmittel für Investitionsvorhaben.

Die Kommission hat den Bundesbeschluss mit 18 zu 0 Stimmen verabschiedet und empfiehlt Ihnen Zustimmung zum Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen in der Höhe von 930 Millionen Franken für die Jahre 1988 bis mindestens 1992.

Ein Antrag, den Rahmenkredit auf 1 Milliarde aufzurunden, unterlag in der Kommission mit 16 zu 2 Stimmen.

M. Clivaz, rapporteur: le projet d'un arrêté fédéral ouvrant un crédit de programme destiné à assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires est le septième que le Conseil fédéral soumet au Parlement. Le dernier crédit-cadre porte la date du 2 décembre 1981. Il devait permettre de financer les investissements nécessaires durant les années 1982 à 1986. Sa durée a finalement été prolongée jusqu'en 1987 au titre des mesures d'économies. Le montant disponible – y compris le supplément dû au renchérissement voté en 1985 – s'est élevé à 654 millions pour six ans. Le nouveau crédit de 930 millions qui nous est proposé doit être valable pour les années 1988 à 1992. Il découle, comme les précédents, de l'application de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957, mais il est encore plus indispensable que les six premiers, car le rôle que les entreprises de transport concessionnaires sont appelées à jouer aujourd'hui est encore plus important que par le passé. Elles desservent surtout les agglomérations, les régions rurales et les zones de montagne. Or, on sait que dans ces régions, l'existence d'un réseau de transports en commun attractif est capital pour le développement économique, qui comprend aussi le tourisme, dont l'importance n'a pas besoin d'être soulignée ici.

A ce propos, le projet d'une troisième voie entre Zweisimmen et Interlaken permettrait d'aller de Montreux à Lucerne sans changer de train, ce qui constituerait un avantage incontestable. La transformation de cette ligne n'est toutefois pas comprise dans le projet que nous discutons aujourd'hui, il faudra la traiter séparément.

Il paraît d'autre part évident que la promotion des transports publics, que nous avons décidé de soutenir en prenant l'année dernière les mesures que vous connaissez, ne peut être l'affaire des Chemins de fer fédéraux seulement. Le projet de RAIL 2000 implique des investissements supplémentaires dans les entreprises qui assurent, à côté des CFF, une large partie du trafic régional. Ce programme doit être considéré comme un élément de la réalisation de RAIL 2000 même si, en fait, il aurait dû être établi de toute façon, étant donné les besoins des entreprises en vertu de l'article 56 de la loi sur les chemins de fer. Sans RAIL 2000, il serait resté dans des limites plus modestes. Le crédit-cadre qui nous est soumis vise en somme un double but. Mais, comme le Conseil fédéral l'a écrit lui-même dans le message, il est impossible de séparer avec précision les projets d'investissements selon l'article 56 de la loi et ceux qui se rapportent à RAIL 2000. Le financement des deux sortes d'investissements par le biais des crédits-cadres est par conséquent judicieux.

La Commission élargie des transports et du trafic, lors des visites qu'elle a faites à quelques entreprises les 24 et 25 mars, a pu se rendre compte de la vétusté de plusieurs bâtiments et de certaines installations. L'Office fédéral des transports a procédé à une enquête auprès de cinquante-quatre réseaux de chemins de fer, douze entreprises de transports routiers et deux compagnies de navigation en vue de déterminer les besoins d'investissement pour les années 1988 à 1992. Toutes ces entreprises ont dû présenter un plan directeur pour leur développement dans les années à venir et formuler une conception d'exploitation reposant sur RAIL 2000. Les entreprises ont annoncé des besoins d'investissement se montant à quelque 3,4 milliards de francs. L'Office fédéral des transports a d'abord revu les programmes quant à leur opportunité et les a ensuite classés selon quatre degrés d'urgence.

Le premier degré concerne les projets qui sont indispensables pour garantir une exploitation sûre et adaptée aux divers besoins découlant de la réalisation progressive de RAIL 2000. Sur les dépenses globales de ce degré d'urgence, 62 pour cent ont trait à l'infrastructure et 38 pour cent aux véhicules. L'accent est mis sur l'amélioration absolument nécessaire des installations de sécurité, par la mise en place sur tous les tronçons du bloc de ligne et l'introduc-

tion du système d'arrêt automatique des trains. L'augmentation du nombre de convois et de la vitesse des trains rendent indispensable l'amélioration des installations de sécurité. A cela s'ajoute, dans le domaine de l'infrastructure, le doublement de voies, la réfection de tunnels et de ponts construits il y a 70 ans et plus. En ce qui concerne les véhicules, il s'agit de remplacer ceux dont les caisses sont en bois et d'augmenter le parc en raison de l'essor du trafic. En résumé, les investissements qui seront effectués en première priorité viseront à accroître la sécurité et la rentabilité.

Le deuxième degré d'urgence se rapporte également à des investissements destinés à accroître la capacité et l'attractivité des entreprises en vue de RAIL 2000. Le troisième degré d'urgence concerne des objets dont la réalisation peut être reportée au prochain crédit-cadre, sans désavantage sur le plan commercial ou de l'exploitation. Le quatrième degré enfin, a trait à des projets jugés souhaitables par les entreprises, mais dont la concrétisation ne semble pas justifiée aux yeux de l'Office fédéral des transports dans l'optique actuelle.

Le septième crédit-cadre n'englobe que les projets relevant du premier degré d'urgence, dont le montant s'élève à 2,3 milliards. La Confédération, pour sa part, y contribuera à raison de 724 millions, à quoi il fut ajouté 36 millions pour l'adaptation aux prix du 1er janvier 1988, soit 5 pour cent, 160 millions pour le renchérissement pendant l'application du crédit et pour la différence entre les estimations des coûts et les offres. Enfin, une réserve de 10 millions est prévue en vertu de l'article 59 de la loi sur l'aide concernant la réparation des dégâts causés par les forces naturelles. Ce qui porte la contribution totale de la Confédération pour les années 1988 à 1992 à 930 millions.

La différence est comblée par les entreprises elles-mêmes à raison de 455 millions, par des contributions en vertu de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, par des participations de tiers et par les cantons en vertu de l'article 60 de la loi sur les chemins de fer. Précisons que les contributions provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants reposent sur l'ordonnance relative à la séparation des courants de trafic. Elles sont utilisées pour l'assainissement de passages à niveau et le financement de trois projets: la mise en tunnel du chemin de fer Coire-Arosa à Coire, l'assainissement de la Place de la Gare à Brigue, et la ligne de contournement de Moosseedorf relevant du trafic régional Berne-Soleure.

Le projet d'arrêté fédéral mentionne également le remplacement des chemins de fer par des services routiers, afin de tenir compte de l'article 57 de la loi, mais actuellement aucune étude n'est en cours à ce sujet de sorte qu'il n'a pas été nécessaire d'inscrire un montant à cet effet dans le septième crédit-cadre.

Indépendamment du programme que nous examinons aujourd'hui, les entreprises de transports concessionnaires ont introduit de nombreuses mesures de rationalisation qui leur ont permis, au cours des dernières années, de faire face à une augmentation du trafic tout en réduisant l'effectif de leur personnel, ce qui a provoqué une hausse assez considérable de la productivité; mais les possibilités de rationaliser l'exploitation sont maintenant largement épuisées dans de nombreuses sinon dans toutes les entreprises. Des économies restent cependant possibles grâce à l'uniformisation et à la concentration des achats de véhicules ou d'autres produits.

En conclusion, nous pouvons dire que ces crédits de programme en faveur des entreprises de transports concessionnaires constituent une suite logique des décisions que nous avons prises ici, l'année dernière en particulier, afin de promouvoir l'utilisation des transports publics. Il ne suffit pas en effet de prôner l'usage de ces moyens de transports, il faut encore les rendre plus attractifs, non seulement en ce qui concerne le prix mais également en améliorant les horaires, le confort et la vitesse. C'est la meilleure façon d'alléger le trafic routier et de lutter contre la pollution de l'air et les autres inconvénients inhérents à ce trafic. C'est l'un des objectifs essentiels du projet que le Conseil fédéral

nous soumet. C'est pourquoi la Commission des transports élargie a approuvé l'arrêté fédéral sans opposition par 18 voix contre zéro.

Hösl: Es freut mich, Ihnen mitteilen zu können, dass die Fraktion der SVP diesen Beschluss unterstützt. Wir tun dies aus guten Gründen verschiedener Art.

Erstens fördert diese Vorlage den öffentlichen Verkehr und leistet dadurch einen Beitrag zum Umweltschutz. Zweitens löst der Bundeskredit von 930 Millionen Franken in weiten Teilen des Landes Investitionen im Gesamtbetrag von 2,3 Milliarden aus und trägt damit wesentlich zur Erhaltung von Arbeitsplätzen bei. Drittens befinden sich eine grosse Anzahl dieser KTU in Berg- und Randregionen. Der Kredit bedeutet somit für diese Gebiete zu einem wesentlichen Teil auch Wirtschaftsförderung. Viertens handelt es sich hier um eine gute Partnerschaft zwischen den konzessionierten Transportunternehmen einerseits und dem Bund und den Kantonen andererseits.

Aus der Sicht eines Kantonsvertreters möchte ich beifügen, dass bei den Beiträgen zur Aufrechterhaltung der Betriebe gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes sowohl bei den Bahnen wie auch bei den Autobusunternehmen die Beiträge der Kantone sowohl prozentual als auch absolut seit 1970 stärker angestiegen sind als jene des Bundes. Dieser auf dem Eisenbahngesetz beruhende Rahmenkredit hat sechs Vorgänger. Er übertrifft deren Höhe aber ganz wesentlich; er harmonisiert zugleich mit der koordinierten Verkehrspolitik, also auch dem Konzept «Bahn 2000», welches er in wertvoller Art und Weise ergänzt. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass zugunsten der KTU ausser dem offiziellen Kredit von 930 Millionen Franken noch zusätzliche 167 Millionen aus Treibstoffzollmitteln ausgeschüttet werden; dies zur Trennung von Schiene und Strasse.

Ursprünglich hatten die KTU Gesamtvorhaben im Betrage von 3,4 Milliarden angemeldet. Bei den Verhandlungen durch das Bundesamt für Verkehr wurden die folgenden Kriterien angewendet: Notwendigkeit, Dringlichkeit, Projektierungsstand und technische Realisierbarkeit. Insbesondere wurde auch darauf geachtet, dass die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit der Betriebe gefördert werden. Auch der Verbesserung der Attraktivität zur Erhöhung der Frequenzen wurde Gewicht beigemessen.

Die SVP-Fraktion ist der Ueberzeugung, dass man diese Vorlage mit gutem Gewissen gutheissen kann. Ich bitte Sie deshalb, ohne Abänderungen und auch ohne deklamatorische Anreicherung der Vorlage zuzustimmen.

Müller-Aargau: Der Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmen, alias «Privatbahnen», wird mit gutem Recht gegenüber früher ausgeweitet und erhöht. «Bahn 2000» wird den prognostizierten Umsteigeeffekt nicht bringen, wenn die Anschlussprogramme auf den Nebenlinien nicht realisiert werden. Dass ein grosser Teil der wichtigen Zubringerlinien sogenannte Privatbahnen sind, ist eine schweizerische Eigenheit, und zudem noch eine sinnvolle. Die Bedürfnisse der abgelegenen Talschaften können optimal abgedeckt werden bei gleichzeitiger Koordination auf das Hauptnetz zu.

Wenn Herr Bundesrat Schlumpf mit einem Umsteigeeffekt von zwei Prozent vom Auto auf die Bahn rechnet, dann wird das nur erreichbar, wenn das Auto bei der lokalen Station stehen bleiben kann und nicht bis zu den zentralen Bahnhöfen benutzt wird; dort wird nämlich noch in 10 Jahren Parkplatzmangel herrschen. Wenn nach Eisenbahngesetz Artikel 58 Absatz 3 zur Aufrechterhaltung des Betriebes Bundessubventionen gesprochen werden, so ist darin die Forderung enthalten, dass dieser Betrieb mit den SBB nach Möglichkeit koordiniert werden soll. Das dürfte nicht nur bezüglich Betrieb geschehen, sondern auch mehr bezüglich Tarifgestaltung. Nach unserem Entscheid zur Vorlage «Tarifgestaltung» vom letzten Winter sind konzessionierte Transportanstalten in ihrer Tarifgestaltung frei. So weit so gut. Wir hätten noch ein gewisses Steuerungsmittel vom

Parlament her über Einsprachen bei der Betriebsdefizitdeckung durch den Bund.

Die Tarifgestaltung soll nicht so frei und ungehemmt erfolgen, dass darob sogar Proteste aus dem Ausland kommen. Zum Teil sind nämlich diese sogenannten Privatbahnen dem internationalen Netz zugehörig, zum Teil sind sie wesentlich für den Fremdenverkehr. Wenn aber die jugendlichen Inter-railer bereits beginnen, die Schweiz zu meiden, weil die konzessionierten Transportunternehmen, welche diese Besucher zu den Sehenswürdigkeiten der Schweiz bringen sollten, ihnen an allen Ecken und Enden zusätzliche Billette abverlangen, so stimmt einfach etwas nicht mehr. Freiheit in der Tarifgestaltung ja, aber mit etwas mehr Vernunft!

Mit Freuden haben die Bahnfreunde zur Kenntnis nehmen können, dass der Bundesrat äusserste Zurückhaltung üben wird, wenn es um Aufhebung einer Bahn geht. Die entsprechende Bemerkung von Bundesrat Schlumpf im Protokoll hat geradezu testamentarischen Charakter und dürfte überall und alle Zeit in Erinnerung gerufen werden.

Damit entfällt auch weitgehend die oft gehörte Idee: «Wollen die SBB nicht, wie wir wollen, dann errichten wir halt auf unserer Linie eine Privatbahn.» Dazu einige Bemerkungen: Es dürfte interessant sein, wie sich eine solche Uebernahme abspielen würde; in der Kommission wurde darüber gesprochen. Zuerst müsste ein formeller Stilllegungsbeschluss des Parlamentes für die SBB-Linie vorliegen. Dann könnte der Bund seine Bahn sogenannten «verkaufen», indem er den negativen kommerziellen Wert feststellen lässt und dieses Kapital – das heisst Hunderte von Millionen Franken – gleichsam als Morgengabe zusammen mit der Bahnanlage dem neuen Eigner übergibt. Der gleiche Bund darf dann weiterhin an den Investitionen beisteuern und das Budgetdefizit zum Teil decken.

An einer solchen Transaktion hat der Bund nie ein Interesse. Das musste hier bekanntgemacht werden, um Vorschläge und Ideen zum voraus abzublocken, wie sie im Zusammenhang mit der Seetalbahn-Sanierungsdiskussion im Aargau gelegentlich «so aus dem hohlen Bauch heraus» vorgebracht werden.

Die L U/EVP-Fraktion wird dem Kredit von 930 Millionen für konzessionierte Transportunternehmen zustimmen, obwohl wir wissen, dass die Finanzierung eigentlich aus einem speziellen Verkehrsfonds erfolgen müsste, aus jenem Fonds nämlich, den eine GVK einmal vorgesehen hatte und der mit unserer Initiative realisiert und zum voraus schon alimentiert werden soll. Wir haben keine Mühe, Bahnvorlagen zuzustimmen, deren Finanzierung in letzter Konsequenz nicht sichergestellt ist, wie Herr Ständerat Hefti einmal bemerkte. Wir haben einen Plan für die Finanzierung, und wir haben dabei auch ein gutes Gewissen. Sie werden uns dannzumal sicher beipflichten, um auch ein gutes Gewissen zu haben.

Im übrigen unterstützen wir die Anträge des Bundesrates. Der Antrag Kohler – der Zusatz von Herrn Kollega Kohler – möchte aus dieser Verkehrsvorlage eine Umweltschutzvorlage machen, was bei fast jeder zweiten Vorlage gemacht werden könnte. Gestern hätten wir zum Beispiel die Forschungskredite im Dienste zusätzlicher Lebensqualität verabschieden können usw. Man könnte vermuten, Herr Kohler sei beim Umweltschutztarif etwas zu kurz gekommen und möchte nun einige Vorlagen schaffen, zu denen er dann – nicht wie bei den echten Umweltschutzvorlagen – ja sagen kann.

Auch der Antrag von Herrn Müller-Meilen ist in der Kommission schon vorgebracht worden. Wenn er ihn jetzt im gleichen Wortlaut wieder bringt, ist es geradezu hinterhältig, möchte er doch unsere Vorlage total an die Referendumsabstimmung «Bahn 2000» hängen und sie damit sogar gefährden.

Was mit dem Antrag Meizoz gewünscht wird, weiss ich noch nicht.

Ich empfehle Ihnen aber, dieser Vorlage – der Formulierung im Sinne des Bundesrates – zuzustimmen.

Wellauer: Die Fraktion der CVP stimmt dem 7. Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmen mit Ueberzeugung zu. Die KTU erfüllen mit der Bewältigung des öffentlichen Verkehrs eine ausserordentlich wichtige Aufgabe. Durch die starke Dezentralisierung der Siedlungen in den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung ständig mobiler geworden. Damit sind die Verkehrsbedürfnisse angestiegen. Dies hat dazu geführt, dass vor allem in den Agglomerationen und Randgebieten die Nachfrage nach Verkehrsleistungen der öffentlichen Hand stark zugenommen hat.

Ein zweiter Grund zur Nachfrage nach verbesserten öffentlichen Verkehrsleistungen liegt im Umweltschutz. Angesichts der Umwelt- und Verkehrsprobleme sollte das Bewusstsein sich immer mehr verbreiten, dass auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen ist. Dies kann aber nur zum Teil mit Tarifmassnahmen erreicht werden. Wie bei den SBB steht auch bei den KTU das Konzept «Bahn 2000» im Zentrum der Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Das Konzept «Bahn 2000» mit häufigeren Fahrgelegenheiten, kürzeren Reisezeiten, schlanken Anschlüssen, mehr Komfort und besseren Umsteigemöglichkeiten kann sich nicht allein auf die Hauptlinien beschränken. Auch die konzessionierten Transportunternehmen, welche den Regionalverkehr bewältigen müssen, müssen in dieses Konzept einbezogen werden. Das Konzept «Bahn 2000» wird nur zum Tragen kommen, wenn die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in allen Landesgegenden angestrebt wird.

Wir begrüssen es, dass die Mittel, welche der Bund in Form eines Rahmenkredites den konzessionierten Transportunternehmen zur Verfügung stellt, für Investitionsvorhaben verwendet werden. Wir erklären uns auch mit den Kriterien bei der Auswahl der einzelnen Projekte einverstanden, wonach primär Objekte ausgewählt werden, welche die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes verbessern sollen. In diesem Sinne entspricht die Vorlage den verkehrspolitischen Zielsetzungen der CVP-Fraktion.

Nicht ganz unseren Zielvorstellungen entspricht hingegen die Tatsache, dass nicht alle konzessionierten Transportunternehmen, die an das Konzept «Bahn 2000» gebunden sind, vom Bund aus gleich behandelt werden. Herr Kollege Schmidhalter hat in seiner Motion vom 10. Oktober 1986 «Bahn 2000» – Gleichbehandlung der KTU-Projekte – auf dieses Problem hingewiesen. Der Bundesrat beantragt allerdings Ablehnung der Motion.

Um was geht es uns aber konkret? Es geht uns einzig darum, dass dort, wo KTU im Konzept «Bahn 2000» integriert sind, die Finanzierung von dazu gehörenden Ausbauprojekten vom Bund aus gesichert ist. Dies betrifft – ich will das an einem Beispiel erklären – die Direktverbindung Ostschweiz–Zentralschweiz respektive St. Gallen–Luzern. Diese Strecke ist im Konzept «Bahn 2000» enthalten. An dieser Bahnverbindung sind drei Unternehmen beteiligt, nämlich die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Südost-Bahn und die SBB. Für die Einbindung dieser Direktverbindung ins Knotensystem von «Bahn 2000» sind Investitionen von etwa 100 Millionen Franken notwendig, die grösstenteils auf den Abschnitten der KTU-Strecken getätigt werden müssen. In solchen Fällen wäre es doch recht und billig, dass durch die «Bahn 2000» bedingte Projekte bei den KTU separat ausgeschieden werden und ihre Finanzierung nach ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie diejenige bei den Projekten der «Bahn 2000» erfolgen sollte. Wir sind uns bewusst, dass hiezu eine Aenderung des Eisenbahngesetzes notwendig würde, wo die Beitragssätze festgelegt sind. Im Zusammenhang mit diesem 7. Rahmenkredit wird dies nicht möglich sein, weil mit den Zielen dieses 7. Rahmenkredites ja Investitionen getätigt werden sollen, die der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Bahnen dienen sollten. Es best nde aber die Möglichkeit, dass der Bund gemäss Artikel 23 Absatz 1 unserer Bundesverfassung für solche Projekte Sonderleistungen erbringt, wie er das zum Beispiel für die Furka-Oberalp-Bahn, die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn und den Vereinatunnel getan hat.

Wir bitten deshalb den Bundesrat, diesem Problem die volle Aufmerksamkeit zu schenken.

Herczog: Die Fraktion der POCH, PSA, PdA begrüsst diesen Rahmenkredit für die Konzessionierten Transportunternehmen. Diese Investitionen sind sehr wichtig für die Konzeption von «Bahn 2000», wir möchten sogar sagen, das sind eigentlich die wichtigen Investitionen. Sie werden mit den Linien der KTU und den Investitionen den Gegnern von «Bahn 2000» aufzeigen können, in welchem Ausmass die Förderung des öffentlichen Verkehrs, namentlich auch des Regionalverkehrs im Rahmen von «Bahn 2000», möglich und sinnvoll ist.

Die wichtigste Aufgabe im Regionalverkehr ist die Bedienung der Agglomerationen. Hier müssten eigentlich die KTU selber etwas aktiver werden. Ueber die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens der Schweiz entsteht in den Agglomerationen. Das heisst, das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel müsste auch in den Agglomerationen zustande kommen. Wir begrüssen die Investitionsschwerpunkte, die im grossen und ganzen richtig sind. Trotzdem möchte ich drei Bemerkungen zu dieser Vorlage anbringen.

1. Zu den Investitionsschwerpunkten. Ein Investitionsschwerpunkt dient der Anpassung von Bahnlinien an ein gewachsenes Zielgebiet, wie es in der Botschaft heisst. Hier geht es unter anderem um die Aigle-Leysin-Bahn, die in ein neues Zielgebiet hineingeführt werden soll. Man kann sich selbstverständlich fragen, ob es tatsächlich unsere Aufgabe ist, nicht über alle Zweifel erhabene Siedlungsentwicklungen nachher erschliessungstechnisch nachzuvollziehen. Es besteht jetzt ein siedlungspolitischer Sachzwang. Im Rahmen planerischer und konzeptioneller Denkweise wäre es aber sinnvoll, derartige Erschliessungsaufgaben nachher nicht als Wunschkatalog zur Finanzierung an den Bund weiterzuleiten.

2. Zum Regionalverkehr. Dieser ist nicht tel quel identisch mit den KTU. Sie können das aus der Aufteilung in den einzelnen Schweizer Gebieten sehen. Die SBB, namentlich auch in der Ostschweiz, bestreiten fünfzig bis siebzig, teilweise achtzig Prozent des öffentlichen Verkehrs. Man kann also keine Arbeitsteilung wünschen, politisch und erschliessungstechnisch nicht, die den SBB die Hauptlinien und Hauptzentren und den KTU die Regionallinien und die Regionalerschliessung zuweist. Es ist in der Realität nicht so, und man darf es nachher auch politisch nicht so auswerten. Was heisst das konkret? Dass auch die SBB selber Finanzierungsschwerpunkte auf ihren eigenen Regionallinien, gerade im Rahmen der «Bahn 2000» – um verschiedenen Kritikern Wind aus den Segeln zu nehmen –, aufzeigen können.

3. Zum für mich wichtigsten Punkt, der Tarifpolitik. Es ist so, dass die 56 Unternehmen eine unterschiedliche Tarifpolitik handhaben, unterschiedlich gut bzw. unterschiedlich schlecht. Wenn die KTU schon über die Postulate, die eingebracht wurden, die Finanzierung durch Bund bzw. SBB verlangen, müssten der Bund bzw. die SBB umgekehrt auch verlangen, dass zumindest die Tarifpolitik an diejenige der SBB angepasst wird. Konkret heisst das: Tarifverbilligung, Umwelttarife, Umweltabonnements müssen auch bei den KTU ernst genommen werden. Es darf nicht so sein, dass einzelne ausscheren, zwar sehr gern für ihre Investitionen Gelder beziehen, aber sich in der Tarifpolitik nicht anpassen. Ein positives Beispiel ist sicher die Nordwestschweiz, die einen Tarifverbund mit sehr günstigen Umwelttarifen hat. Man kann sich aber fragen, ob es sinnvoll ist, in der Schweiz eine ganze Reihe von Tarifverbünden auf die Beine zu stellen, die mit sehr unterschiedlichen Tarifstrukturen operieren.

Zusammenfassend: Die Politik des öffentlichen Verkehrs muss günstige, billige Tarifpolitik sein. Wenn wir diese Investitionskredite beschliessen, müssen die KTU in diese Richtung arbeiten, und zwar nicht erst langfristig oder am St. Nimmerleinstag, sondern so wie die SBB. Ich bitte Sie, diesem Kredit zuzustimmen.

M. Thévoz: Les chemins de fer dans leur ensemble, TGV compris, sont vraiment à l'ordre du jour et suscitent un vif intérêt. Le public réagit en général très favorablement aux

gros efforts poursuivis principalement par les Chemins de fer fédéraux afin de rendre notre grande régie des transports plus attractive et plus performante. Le grand succès populaire rencontré samedi dernier à l'occasion de l'ouverture au public de la nouvelle gare de Genève-Aéroport en est une preuve évidente. Souhaitons que cet état d'esprit positif se traduise dans les faits par une utilisation accrue du train, mais ce résultat ne sera vraisemblablement atteint dans une mesure suffisante que si toutes les régions du pays bénéficient dans un proche avenir de moyens de transports publics plus rapides, plus confortables, avec de bonnes correspondances. Or, les lignes de chemins de fer secondaires, qui représentent l'essentiel du réseau des entreprises de transports concessionnaires, jouent à cet égard un rôle capital. En effet, de nombreuses régions, éloignées des grands axes de communication, ne sont souvent reliées au reste du pays que par des lignes régionales. Encore faut-il que ces lignes secondaires soient vraiment bien équipées, tant au point de vue de l'infrastructure que du matériel roulant. Les crédits-cadres alloués dans ce but par la Confédération pour permettre leur modernisation sont donc indispensables. Les dirigeants de nos entreprises de transports publics ont donc de très bonnes raisons de préparer activement la réalisation du projet, joliment baptisé «RAIL et BUS 2000», qui va dans le sens souhaité, mais il faut pour cela disposer des moyens financiers nécessaires à sa réalisation. Le groupe libéral en est persuadé. Il est donc pleinement acquis à la nécessité de poursuivre l'effort entrepris afin d'éviter toute solution de continuité. C'est pourquoi il votera le projet d'arrêté fédéral allouant dans ce but un crédit-cadre de 930 millions de francs valable pour les quatre prochaines années.

Dans cet effort de modernisation de nos moyens de transports, le Conseil fédéral n'exclut pas la possibilité de remplacer certains tronçons ferrés par des services routiers.

Nous pensons que cela ne devrait être le cas que très exceptionnellement lorsque vraiment aucune autre solution raisonnable n'est possible. N'oublions pas que le chemin de fer ménage mieux l'environnement que les véhicules routiers automobiles. Ce n'est donc pas le moment de faire machine arrière. Permettez-moi de faire une dernière remarque. Si la desserte efficace de toutes les régions du pays doit répondre à notre souci de solidarité, il doit en aller de même pour les commandes de matériel ferroviaire et les adjudications de travaux de génie civil. Là aussi, les diverses régions du pays doivent être équitablement servies. Il est indispensable que le Conseil fédéral veille de près à cet aspect du problème qui revêt une importance non seulement économique mais aussi politique.

En conclusion, je vous rappelle que le groupe libéral votera ce projet d'arrêté.

Frau Fankhauser: Am 19. Dezember 1986 haben wir das Konzept «Bahn 2000» verabschiedet und einen Kredit von über 5 Milliarden Franken bewilligt, dies im Bewusstsein, einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in unserem Land beschlossen zu haben. Heute haben wir die Gelegenheit, etwas für die «lieben Verwandten» zu tun. Es wäre sehr schön, wenn im Bereich des öffentlichen Verkehrs der Familiensinn so weit entwickelt wäre, dass zumindest die Tarife besser aufeinander abgestimmt wären. Da lobe ich mir meine Basler Region, die es innert kürzester Zeit verstanden hat, ein ausgezeichnetes Verbundsystem zu entwickeln, und das zugunsten der Bevölkerung.

Bereits bei der Beratung der Vorlage «Bahn 2000» wurde auf die nötige Ergänzung des Konzepts durch einen siebenten und weitere Rahmenkredite für die konzessionierten Transportunternehmen hingewiesen. Der heute zur Diskussion stehende Rahmenkredit von 930 Millionen Franken, gekoppelt an Beiträge der Kantone und der Unternehmen mit einem Gesamtvolumen von 2,3 Milliarden Franken für die erste Dringlichkeit, ist wohl ein Zwillingbruder der «Bahn 2000». Er ist aber selbständig lebensfähig. Ich möchte betonen, dass der 7. Rahmenkredit für konzessio-

nierte Transportunternehmungen wohl im Konzept «Bahn 2000» für eine landesweite Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel eingebettet ist, in einem Beschluss aber nicht darin eingekettet werden sollte. Wir haben ja gehört, dass die Vorlage «Bahn 2000» dem Volk unterbreitet werden muss. Wir sollten deshalb die konzessionierten Transportunternehmungen nicht indirekt damit belasten.

Die Projekte des 7. Rahmenkredites sind alle Vorlagen, denen die erste Dringlichkeitsstufe zukommt. Die Ziele dieser Projekte – ich wiederhole, was bereits vorher gesagt worden ist – sind uns allen wichtig. Es sind Sicherheitsziele, zum Beispiel Doppelstrecken, Winterverbau, Wagenmaterial – man geht weg von alten Holzkästen zu Metall; es geht um Kapazitätssteigerung, es geht auch um Verbesserungen der Arbeitsbedingungen für das Personal, zum Beispiel in den Reparaturwerkstätten. Es geht auch um die Steigerung des Komforts für die Benutzerin und den Benutzer. Dieser Kredit berücksichtigt zudem die Bedürfnisse von wirtschaftlich nicht gerade verwöhnten Regionen. Auch Einwohner und Einwohnerinnen von abgelegenen Regionen sollten vom verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs profitieren dürfen.

Artikel 57 des Eisenbahngesetzes sieht die Möglichkeit vor, Kredite für die Umstellung von Betrieben aus wirtschaftlichen Gründen freizustellen. Wir haben bereits bei einer anderen Gelegenheit lange über die Zweckmässigkeit von solchen Umstellungsbeiträgen debattiert. Dank dem Antrag Meizoz werden wir heute erneut die Möglichkeit haben, darüber zu diskutieren. Wir stellen erfreut fest, dass im Zuge des 7. Rahmenkredites keine solchen Umstellungsvorhaben erwähnt sind, und hoffen sehr, dass Massnahmen des Umweltschutzes und der Luftreinhaltung höher bewertet werden als eine reine Wirtschaftlichkeitsrechnung, wenn in Zukunft über das Weiterleben von Bahnlinien entschieden werden muss. Deshalb unterstützen wir auch den Antrag Meizoz für einen Bundesbeitrag an die Erhaltung der Bahnlinie Aigle–Sépey–Diablerets.

Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass der 8. und 9. Rahmenkredit von je 700 Millionen Franken angekündigt sind. Damit können wir die bereits angemeldeten Projekte der zweiten und dritten Dringlichkeitsstufe in absehbarer Zeit, also im Zeitraum bis zum Jahr 2000, anpacken. Wir werden Rahmenkredite für Sicherheitsmassnahmen, für die Verbesserung von Arbeitsplatzbedingungen, für die Steigerung der Attraktivität und für Leistungsverbesserung, also Massnahmen im Bereich der Verbesserung der Qualität der Luft, bewilligen.

Sie konnten feststellen, dass diese Vorlage gut in die Landschaft passt. Endlich – können wir sagen – bekommen die öffentlichen Verkehrsmittel die Stellung, die für unser Zusammenleben in diesem kleinen Land notwendig ist. Allzu lange mussten die öffentlichen Verkehrsmittel hinter grossen Strassenvorhaben zurückbleiben. Ob die Verstärkung des Kampfes gegen die Luftverschmutzung als Absichtserklärung oder Deklamation in den Bundesbeschluss hineingehört, ist im Grunde genommen eine Geschmacksache. Wir werden schliesslich an unseren Taten gemessen, nicht an den Absichtserklärungen.

Unsere Fraktion stimmt also dem Beschluss für den 7. Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmungen erfreut zu. Wir werden auch dem Antrag Meizoz zustimmen. Wir wollen diesen Beschluss aber nicht mit der Vorlage «Bahn 2000» verknüpfen, sondern diesem Vorhaben eine eigene Chance einräumen.

Deshalb lehnen wir den Antrag Müller-Meilen ab.

Aliesch: Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Fraktion der FDP diesem Bundesbeitrag von 930 Millionen Franken für die konzessionierten Transportunternehmungen zustimmen wird. Der neue Rahmenkredit entspricht den Grundsätzen, auf denen die von unserer Partei vertretene Verkehrspolitik aufbaut. Im Bereiche des öffentlichen Verkehrs ist unsere Politik auf eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität dieser Verkehrssysteme ausgerichtet. Bei dieser Forderung unterscheidet sich unsere Verkehrspolitik

kaum von jener des Bundesrates und der anderen Parteien. Dagegen hat für uns bei den Massnahmen die investitionsseitige Förderung die absolut erstrangige Priorität. Erst in zweiter Linie und lediglich als flankierende Massnahmen kommen für uns Konsumverbilligungen in Frage. Solche Tarifverbilligungsmassnahmen haben effizient und zielkonform zu sein. Die Erfahrung lehrt, dass die Forderungen, die in den vergangenen Jahren in diesem Bereich gestellt und teils beschlossen wurden – am Massstab der Effizienz und Zielkonformität gemessen –, nicht durchwegs zu genügen vermochten. Abgelehnt wird von uns eine nur angebliche Förderung des öffentlichen Verkehrs mittels einer Politik der Verketzerung und Strangulierung des Individual- und des Strassenverkehrs. Dieser verkehrspolitische Weg führt in die Sackgasse. Er leistet dem öffentlichen Verkehr zudem langfristig einen denkbar schlechten Dienst.

Für die Fraktion der FDP steht ausser Zweifel, dass sich die Frage «Öffentlicher oder privater Verkehr?» in der Tat gar nicht stellen kann. Im Interesse des ganzen Landes brauchen wir nämlich den öffentlichen wie den privaten, den Massen- wie den Individualverkehr. Diesen von der FDP vertretenen verkehrspolitischen Grundsätzen und Prioritäten kommt der 7. Rahmenkredit zur Förderung der KTU in hohem Masse entgegen.

Der vorliegende Rahmenkredit entspricht ebenso dem Postulat der gleichwertigen Förderung aller Landesteile durch den Bund. Der öffentliche Verkehr unseres Landes besteht aus sehr unterschiedlichen, weitverzweigten und ineinandergreifenden Transportsystemen. Für eine flächendeckende Verkehrserschliessung brauchen wir beim Güter- und Personenverkehr zum einen den Individualverkehr auf der Strasse – das ist eine Tatsache –, zum anderen ist auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs in den Rand- und Bergregionen abseits der Hauptachsen ein attraktives Angebot undenkbar ohne die Reisepost sowie die konzessionierten Transportunternehmungen zur Schiene und zur Strasse. Erst die Ergänzung des Verkehrsangebotes der SBB durch jenes von Reisepost und KTU, also vor allem der Privatbahnen und der privaten Automobilbetriebe, kommt den regionalen Bedürfnissen entgegen.

Im Bereich der SBB sind wir gewillt, zur Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» 6,7 Milliarden Franken aufzuwenden. Angesichts dieser Aufwendungen für die SBB ist es nicht mehr als billig, die konzessionierten Transportunternehmungen in vergleichbarer Weise durch den Bund zu fördern. Es kommt hinzu, dass viele der im 7. Rahmenkredit enthaltenen Investitionsvorhaben der KTU in sehr engem Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» der SBB stehen.

In diesem Sinne kann unsere Fraktion auch den Antrag von Ratskollege Müller-Meilen unterstützen. Herr Müller will mit seinem Ergänzungsantrag zu Artikel 1 des Bundesbeschlusses unterstreichen, dass mit den 930 Millionen Franken zugunsten der KTU auch ein Beitrag zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» geleistet wird. Auch wenn die materielle Bedeutung dieses Antrages nach meiner Wertung gering bis null ist, so handelt es sich doch um eine unterstützungswürdige Absichtserklärung. Wir bringen damit nämlich zum Ausdruck, dass das Konzept «Bahn 2000» nicht nur eine Angelegenheit der SBB und der Agglomerationen ist. Eine landesweite Verwirklichung des Konzeptes, das der Idee «Bahn 2000» zugrunde liegt, bedingt den Einbezug des Regionalverkehrs, der zu einem guten Teil von den KTU bewältigt wird.

Mit dem Rahmenkredit soll bekanntlich ein Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Franken ausgelöst werden. Die Finanzierung dieser Aufwendungen wird nicht alleine durch die Leistungen des Bundes in der Höhe von 930 Millionen Franken aus der Bundeskasse ermöglicht, sondern ebenso durch 167 Millionen Beitragsleistungen aus den Treibstoffzollerträgen. Zu anerkennen haben wir jedoch vor allem die Eigenleistungen der Unternehmungen und die Subventionierung durch die Kantone.

Ich muss einmal mehr auf den Unterschied hinweisen zwischen jenen Kantonen, in denen der Regionalverkehr weit-

gehend durch die SBB getragen wird, und den Kantonen, die über ihre konzessionierten Transportunternehmen grösstenteils selber für den Regionalverkehr zu sorgen haben. Auf der einen Seite, nämlich bei den SBB, bezahlt der eidgenössische Steuerzahler die Investitionen und alle übrigen Leistungen, wie Defizit oder Abgeltung gemeinschaftlicher Leistungen, zu 100 Prozent. Die von den SBB nicht oder gering erschlossenen Kantone hingegen haben einen Teil der Investitionsvorhaben und der Defizite ihrer KTU aus kantonalen Steuererträgen zu finanzieren.

Aus dieser Sicht betrachtet wäre es sicher gerechtfertigt, wenn zumindest jene Projekte der KTU, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» stehen, bevorzugt subventioniert werden könnten. Dieser Forderung steht anscheinend – leider – das geltende Recht entgegen. Ich erinnere Sie daran, dass beispielsweise im Kanton Graubünden nur 1 Prozent des Schienennetzes von den SBB betrieben wird, 99 Prozent dagegen von Privatbahnen betrieben werden.

Nebenbei möchte ich in diesem Zusammenhang noch erwähnen, dass in den meisten Bergkantonen der grössere Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes auf der Strasse verläuft. In Graubünden beträgt dieser Anteil gegen drei Viertel. In diesen Regionen leistet insbesondere die Reisepost, ein Bundesbetrieb, bei welchem die regionale Solidarität weitgehend spielt, einen grossen Teil des öffentlichen Verkehrs. Wenn wir heute einer grosszügigen finanziellen Unterstützung der KTU zustimmen können, so haben wir das – dies möchte ich abschliessend festhalten – aber doch in erster Linie jenen zu verdanken, die uns diese Ausgaben erst eigentlich ermöglichen. Es sind dies die Steuerzahler unseres Landes, nämlich leistungsfähige Unternehmer, die Erträge erwirtschaften, und leistungswillige Arbeitnehmer, die Löhne und Steuerleistungen erarbeiten. Diesen Leuten und Unternehmungen verdanken wir die in unserem Lande mögliche tatkräftige Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ihnen gegenüber, nicht jenen, die nur fordern und nichts leisten bzw. beitragen, sind wir verpflichtet, auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs jeden Steuerfranken möglichst effizient und nutzbringend anzuwenden und einzusetzen. Dies ist bei dieser Vorlage der Fall.

Aus eigener Überzeugung und namens meiner Fraktion, der FDP, beantrage ich Ihnen deshalb, dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

M. Kohler: Les entreprises de transports concessionnaires, comme les Chemins de fer fédéraux d'ailleurs, ne sont pas en mesure d'offrir toutes leurs prestations au public sans un appui généreux des pouvoirs publics. L'aide aux investissements qu'accorde la Confédération, constitue un élément important de ce soutien. Le crédit-cadre de 930 millions de francs pour les années 1988 à 1992, que le Conseil fédéral nous demande d'approuver, se situe dans la ligne générale du développement des entreprises de transports publics. Le fait qu'il passe de 515 millions de francs, accordés en 1982, à 930 millions de francs, accordés cette année, montre bien que tant le Conseil fédéral que notre conseil, je l'espère, entendent intensifier leurs efforts à cet égard.

Les données de base qui ont permis au Conseil fédéral de définir le montant du crédit-cadre ont été fournies par les entreprises de transport concessionnaires à l'Office fédéral des transports. Il s'agit là d'un travail très long et très important qui a duré plus de deux ans. Ce travail a été bien fait. Le choix opéré reposait sur les critères suivants, dans l'ordre d'importance: premièrement, l'amélioration de la sécurité; deuxièmement, l'intégration au projet RAIL 2000; troisièmement, l'amélioration de la rentabilité et, quatrième, l'uniformisation des véhicules.

Entre-temps, le Conseil fédéral a présenté un rapport sur une stratégie de lutte contre la pollution de l'air. Nous l'avons discuté lors d'une récente session. Il sera examiné au cours de cette session par le Conseil des Etats. Dans ce rapport, le Conseil fédéral constate qu'il faut d'urgence réduire fortement la charge polluante de l'air. Ses objectifs: Par des mesures appropriées, atteindre, d'ici à 1990, le

niveau de 1950 pour les émissions d'anhydrides sulfureux et, d'ici à 1995, le niveau de 1960 pour les oxydes d'azote et les hydrocarbures. Mais le Conseil fédéral ajoute: «Quant aux émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures, les mesures relevant de la compétence du Conseil fédéral ainsi que les mesures qu'il a requises du Parlement ou qu'il entend requérir ne suffiront pas pour atteindre les objectifs fixés. Des mesures supplémentaires sont dès lors indispensables.»

Or, dans le programme de développement des entreprises de transports concessionnaires que nous discutons, il n'a pas été possible de tenir compte de cette nouvelle priorité. Le choix opéré à l'égard des demandes des entreprises ne s'est pas fait en fonction de cette priorité nouvelle et urgente. On n'a pas retenu certains projets qui auraient pu apporter rapidement une contribution à l'amélioration de la qualité de l'air. Ils ont été renvoyés au prochain programme, soit après 1992. Si l'on songe que le crédit-cadre que nous accorderons aujourd'hui ne déploiera pleinement ses effets que vers 1992, il est absolument indispensable d'y intégrer les mesures qui, plus directement que d'autres, contribueront efficacement à lutter contre la pollution de l'air.

Tout en approuvant l'entrée en matière, je me permettrai, lors de la discussion de détail, de développer une proposition qui va dans ce sens.

Bundesrat Schlumpf: Mir kam der Spruch in den Sinn: «Mit der Bahn fährt sich's gut.» Ich meine das nicht nur in bezug auf meine Herreise, sondern auch in bezug auf die Politik. Tatsächlich, auch als Departementschef, der für den Verkehr zuständig ist, fährt sich's heute mit unseren Eisenbahnen gut.

Ich danke Ihnen für all die Zustimmung, die in Ihren Voten, und zwar nicht nur für diese Vorlage, zum Ausdruck gelangte. Die Vorlage ist ja nur ein Glied in der grossen Kette unserer verkehrspolitischen Schritte. Ich danke den Herren Kommissionssprechern für die umfassende und präzise Präsentation der Vorlage. Die Problematik wurde breit ausgeleuchtet. Ich möchte noch einige Ergänzungen vornehmen und dann einige Antworten geben.

Zur Einbettung dieser Vorlage in zwei Hauptpfeiler unserer Verkehrspolitik: «Bahn 2000» wurde von verschiedener Seite angesprochen. Ich möchte in Erinnerung rufen: «Bahn 2000» bedeutet einen Aufwand des Bundes für die SBB-Infrastruktur von 5,4 Milliarden Franken und im gleichen Zeitraum, eben etwa bis zum Ende dieses Jahrhunderts, für das Netz der KTU – der sogenannten Privatbahnen – einen Bundesaufwand von rund 2 Milliarden Franken. Nach den geltenden Finanzierungsregeln Bund/Kantone macht das – davon können wir nicht abweichen; ich komme im Zusammenhang mit dem Votum von Herrn Wellauer noch einmal darauf zurück – eine ziemlich netzproportionale Gesamtinvestition für beide Netze, SBB 3000 km, KTU 2000 km. Aufgrund dieser Grobübersicht lässt sich aber sagen, dass die Netze KTU und SBB bis zum Ende des Jahrhunderts etwa gleich leistungsfähig und marktgerecht ausgebaut sein werden, weil ungefähr, auf den Kilometer bezogen, die gleichen Gesamtinvestitionen vorgesehen sind. Diese 2 Milliarden Franken Bundesmittel für die KTU beziehen sich zum Teil auf Investitionen, die unmittelbar mit «Bahn 2000» zusammenhängen, und zum Teil auf die übrigen technischen Erneuerungen, die man nicht direkt «Bahn 2000» zuschreiben kann, d. h. die in dieser Periode ohnehin notwendig geworden wären.

In diesen 2 Milliarden Franken ist auch das Projekt Vereina-bahn enthalten, das wir im letzten Jahr verabschiedet haben. Es ist aber nicht in diesem Rahmenkredit enthalten, sondern es handelt sich um eine Sondervorlage, wie sie Nationalrat Wellauer – übrigens in diesem Punkte zu Recht – auch für eine allfällige Anlage St. Gallen–Luzern in Erwägung zieht. Dieser siebente Rahmenkredit ist eine erste Tranche zur Verwirklichung des Gesamtkonzeptes «Bahn 2000» im Netz der KTU. Der Zusammenhang mit «Bahn 2000» ist also lückenlos und entspricht dem Finanzaufwand, wie wir bei

«Bahn 2000» dargelegt haben. Sie können das in der dortigen Botschaft nachlesen.

Zur KVP-Vorlage: In der KVP-Vorlage sagen wir in Artikel 36ter in Absatz 4, so wie er aus der Parlamentsberatung hervorging, dass der Bund die Finanzierung beim öffentlichen Verkehr im nationalen Bereich voll zu tragen und beim regionalen öffentlichen Verkehr zu fördern habe. Dieser siebente Rahmenkredit stützt sich auch darauf ab. Der Bund hat dort, wo es nur um rein regionalen öffentlichen Verkehr geht, mitzutragen. Es heisst in dieser Vorlage – es ist noch nicht Verfassungstext; die Vorlage kommt etwa in einem Jahr zur Volksabstimmung –: «Der Bund fördert den regionalen öffentlichen Verkehr.» Das tun wir jetzt, mit diesem siebenten Rahmenkredit. Es wird dann ein achter – die Referenten haben es gesagt – nachfolgen.

Zu einigen Bemerkungen und Fragen in der Diskussion: Nationalrat Müller-Aargau, ich danke Ihnen, dass Sie mir eine Hinterlassenschaft für meine Tätigkeit in diesem Departement bereits heute zuschreiben, es hat mich natürlich gefreut. Es ist eine Hinterlassenschaft, zu der ich vorbehaltlos stehe. Dass wir – wie in der Kommission gesagt – bei Umstellungen äusserste Zurückhaltung üben werden, dabei bleibt es, weil eben die Wertungen heute nicht mehr dieselben sind wie früher. Wir haben in der Schweiz im Laufe der Jahre mit Bundesbeiträgen etwa ein Dutzend Umstellungen möglich gemacht. Es ging natürlich auch dort um Umweltschutz, um Energiesparen, weil die Umstellung auf den öffentlichen Strassenverkehr, wenn der dann attraktiv ist, gegenüber dem Individualverkehr immer noch Vorteile bringt. Aber es bringt auch andere Probleme, zum Beispiel eine Belastung der Strassen mit öffentlichem Verkehr vor allem während der Spitzenzeiten. Daher wurden auch Ausbaubehringen gestellt. Wir bewerten heute anders, weil wir nicht nur eine koordinierte Verkehrspolitik betreiben, sondern eine integrale Gesamtpolitik, in der die anderen Gesichtspunkte einen hohen Stellenwert haben.

Nationalrat Wellauer, die Struktur unserer Eisenbahnen – also SBB als Bundesbetrieb, KTU als Unternehmungen von Dritten, Privatbahnen mit teilweiser Bundesbeteiligung – soll nicht geändert werden. Deshalb können wir auch im Zusammenhang mit «Bahn 2000» die finanziellen Trägerschaften nicht einfach über Bord werfen und sagen, was «Bahn-2000»-bezogen sei, finanziere der Bund. Wir werden bei der Motion von Nationalrat Schmidhalter näher darauf eingehen.

Wenn aber – dem Beispiel entsprechend, das Sie angeführt haben – die Linien der drei Bahnen St. Gallen–Luzern als im nationalen Interesse befindlich betrachtet werden, dann kann der Weg, den Sie erwähnt haben, über Artikel 23 Bundesverfassung mit einer Sondervorlage, wie wir das schon mehrmals getan haben, begangen werden. Nationalrat Wellauer, diese Fragen werden gegenwärtig geprüft. Sie wissen auch aus anderen Fällen – ich nenne den Golden Pass Montreux–Luzern –, dass ich persönlich solchen Vorhaben positiv gegenüberstehe, weil ich meine, dass in solchen Attraktivitätssteigerungen auch ein Beitrag zum Umsteigen liegt, nicht nur in den grossen Anlagen wie «Bahn 2000». Wir dürfen vor lauter Grossoperation nicht vergessen, dass auch manche kleinere Massnahme zum grossen Ziel beiträgt: In diesem Sinne stehe ich solchen Vorhaben durchaus positiv gegenüber, und das wird wohlwollend geprüft.

Nationalrat Aliesch, es ist und war auch nie die Politik des Bundesrates, den Privat-, insbesondere den Strassenverkehr, zu strangulieren, wie Sie gesagt haben. Wir haben uns dafür eingesetzt, das vorgesehene Nationalstrassennetz fertigzustellen. Wir wollen die Hauptstrassen qualitativ verbessern, damit sie leistungsfähiger werden. Aber wir wollen dann mit einem Ausbau des Strassennetzes, nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zum Abschluss kommen. Also wollen wir keine Kapazitätssteigerungen des Strassennetzes durch Erweiterung, durch Neuanlagen, durch quantitative Verstärkungen. Ähnlich wollen wir eine Verkehrspolitik ohne repressive Massnahmen gegen den Individualver-

kehr, weder beim Güter- noch beim Personenverkehr. Wir gehen von der Verkehrsfreiheit aus.

Unsere Gesamtpolitik, vor allem die Infrastrukturpolitik – «Bahn 2000» und andere Attraktivitätssteigerungen beim öffentlichen Verkehr –, muss darauf ausgerichtet werden, dass die künftigen Verkehrszunahmen (und die gehen weiter mit zwei bis drei Prozent jährlich im Schnitt über eine längere Zeit) insbesondere beim Güterverkehr zur Hauptsache von der Schiene übernommen werden. Es wäre ein nutzloses und nicht zu verantwortendes Unterfangen, wenn man durch «Pflasterlipolitik» versuchen würde, dieses Bewältigungsproblem irgendwie anders zu lösen.

Dahinein gehört dann eben auch unsere Politik im Zusammenhang mit dem Transitverkehr. Wir wollen unsere europäische Aufgabe beim Transitverkehr durchaus erfüllen, das ist eine Aufgabe, der wir uns nicht entschlagen dürfen. Aber wir können nicht versuchen, die Transitzkapazität auf der Strasse noch etwas zu erhöhen durch Verstärkungen, durch einen neuen Tunnel oder gar durch eine Erhöhung der zulässigen Tonnagen, dieser berühmten 28 Tonnen.

Ich weiss schon, es gibt einige Leute in Europa – auch in der Schweiz –, die das einfach nicht verstehen. Ich bin aber überzeugt, dass auch die Unbelehrbaren noch zu einer besseren Einsicht kommen und verstehen werden, wenn wir jetzt beispielsweise unsere 28-Tonnen-Grenze auf 38 Tonnen erhöhen würden, dass das keine Kapazitätssteigerung für den Nord-Süd-Transitverkehr wäre. Das ergäbe nur eine Verlagerung von einer Nord-Süd-Strassenachse auf eine andere, aber kapazitätsmässig würde man praktisch nichts gewinnen.

Weil wir in der Schweiz seit langem sehr sorgfältige Studien betreiben, wissen wir, dass wir dem europäischen Nord-Süd-Transitverkehr (also Oesterreich–Schweiz–Frankreich) bis zum Ende dieses Jahrhunderts etwa 46 Millionen Tonnen zusätzliche Kapazität zur Verfügung stellen müssen. Ueberlegen Sie sich einmal, welchen Tropfen Wasser auf einen heissen Stein es bedeuten würde, wenn wir unsere Tonnage erhöhten. Das würde nichts zur Bewältigung dieser 46 Millionen Tonnen an zusätzlichem Güterverkehr bis zum Ende dieses Jahrhunderts in Europa beitragen. Das kann man nur durch neue Schienentransversalen, also neue Eisenbahnalpentransversalen, bewältigen.

Wir haben vier Varianten von Eisenbahnalpentransversalen in Prüfung; wir sind bereit, eine solche Lösung zu bewilligen. Sie wird eine Kapazität von 25, 26 Millionen Tonnen haben. Bei jeder – ob Lötschberg, Simplon, Gotthard, Y, Splügen oder Brenner – können wir eine Kapazitätserhöhung erreichen, die etwa dem gerecht wird, was nachfragemässig zu erwarten ist. Damit können wir auch die Möglichkeit für kombinierte Transporte verbessern.

Eine Erhöhung der Tonnage von 28 Tonnen – um das bei dieser Gelegenheit einmal mehr zu sagen – ist für uns kein Thema, weil das verkehrspolitisch, zu dem, was wir seit Jahren betreiben, quer liegen würde, aber nicht aus Egoismus, sondern weil es in der Tat auch für die Befriedigung internationaler Transitbedürfnisse kaum etwas von Bedeutung bringen könnte. Wir werden Ihnen aber voraussichtlich im nächsten Jahr die Vorlage für eine neue Eisenbahnalpentransversale unterbreiten; das ist quantitativ auch ein schöner Brocken.

Die koordinierte Verkehrspolitik, wie wir sie gestützt auf GVK und KVP Schritt um Schritt seit mehreren Jahren mit Ihrer Unterstützung betrieben haben und weiterhin betreiben, ist richtig angelegt. Die Weichen sind vorteilhaft gestellt, die Fahrt führt zu den richtigen Zielen hin.

Hier gerade eine kleine «Zwischenbilanz» über eine Massnahme. Herr Aliesch hat gesagt: Schwerpunkt Investitionsbereich. Der Investitionsbereich gehört zu unseren wichtigen Aufgaben. Aber auch kleinere Massnahmen helfen oft mit, das grosse Ziel zu erreichen.

Die Tarifmassnahmen, die wir im letzten Jahr beschlossen haben und die seit dem 1. Januar 1987 in Kraft stehen, sollen das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr fördern: die Verbilligung der Halbtaxabonnemente auf 100 Franken, die Streckenabonnemente, vor allem für Pendler,

(acht Monate bezahlen, 12 Monate fahren) und andere Massnahmen (Rheinhafen–Basel). Der Erfolg seit dem 1. Januar übertrifft alle unsere Erwartungen bei weitem. Wir haben ungefähr 1 Million Halbtaxabonnemente, 100-Franken-Abonnemente, verkauft. Die Zahl war für das ganze Jahr vorgesehen. Auch bei den Streckenabonnementen übertrifft die Nachfrage bei weitem das, was vorausgesehen werden konnte. Das zeigt: Das Publikum reagiert, wenn ein gutes, attraktives Angebot gebracht wird. Das ist mit diesen Tarifmassnahmen der Fall. Sie sind nützlich; es ist nicht die zentrale Massnahme, aber sie trägt zur Erreichung der gesteckten Ziele bei.

In diese Gesamtpolitik hinein gehört auch die heutige Vorlage. Es wurde gesagt: der siebente Rahmenkredit sei unerlässlich, wenn wir bei den KTU in Richtung Angebotskonzept «Bahn 2000» vorwärts machen wollen, also um den KTU zu einem attraktiven Angebot zu verhelfen. Es ist eine Fortsetzung der bisherigen Politik; es ist die Realisierung dessen, was wir bei «Bahn 2000» in Aussicht gestellt haben. Mit anderen Worten: eine Konsequenz von «Bahn 2000». Es werden weitere grössere Vorlagen folgen. Später einmal wird ein achter Rahmenkredit nötig sein.

Zur Frage der neuen Eisenbahnalpentransversale: sie wird eine «Grossvorlage» sein, auch aufwandmässig. Wir bringen Ihnen ausserdem bald eine neue Vorlage für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den KTU. Das ist auch ein Anliegen, dem Genüge getan werden muss. Ich bitte Sie, einzutreten und den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Müller-Meilen

.... konzessionierten Transportunternehmen und als Beitrag zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» wird ein Rahmenkredit von 930 Millionen bewilligt.

Antrag Kohler

.... konzessionierten Transportunternehmen sowie zur Verstärkung des Kampfes gegen die Luftverschmutzung wird ein Rahmenkredit von 930 Millionen Franken bewilligt.

Antrag Meizoz

.... ein Rahmenkredit von 934 Millionen Franken

Art. 1 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Müller-Meilen

.... services routiers, la réparation des dommages causés par les forces naturelles comme une contribution à la réalisation de RAIL 2000.

Proposition Kohler

Aux fins de poursuivre concessions fédérales ainsi qu'en vue d'intensifier la lutte contre la pollution de l'air, un crédit-cadre de 930 millions de francs est ouvert

Proposition Meizoz

...., un crédit-cadre de 934 millions de francs est ouvert

Müller-Meilen: Ich bin für die Genehmigung des Bundesbeschlusses über einen Rahmenkredit von 930 Millionen und bitte Sie gleichzeitig, meinem Ergänzungsantrag zu Artikel 1 zuzustimmen. Damit soll die Zweckbestimmung des Rahmenkredites in Artikel 1 erweitert werden. Es soll offen und den Fakten getreu gesagt werden, dass der Kredit – neben der Weiterführung der Massnahmen für technische Verbesserungen, für Umstellungen des Betriebs und für die Behebung von Naturschäden – auch (ich zitiere den Antrag) ein «Beitrag zur Verwirklichung des Konzeptes 'Bahn 2000'» ist. Mein Antrag schliesst den Antrag von Kollege Kohler keineswegs aus.

Der Kredit von 930 Millionen dient der Weiterführung der Investitionsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr, der von den konzessionierten Transportunternehmen bewältigt wird. Dass im Bereich des öffentlichen Verkehrs ein Bedarf, ja ein Nachholbedarf an Investitionen besteht, dürfte heute kaum mehr bestritten werden. Die Höhe des neuen, zu bewilligenden Kredits steht aber im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000». Dass vom Investitionsbedarf von 3400 Millionen für die Jahre 1988 bis 1992, der von den konzessionierten Transportunternehmen angemeldet wurde, 2300 Millionen, also zwei Drittel, in die erste Prioritätsstufe eingereiht wurden, liegt darin begründet, dass auch auf dem Netz der KTU die Verbesserungen im Hinblick auf das Konzept «Bahn 2000» beschleunigt erfolgen sollen. Von diesen 2300 Millionen fallen ja 930 auf den Bund.

Dem Konzept «Bahn 2000» ist schon mehrfach in der parlamentarischen und in der öffentlichen Diskussion vorgeworfen worden, dass es ein SBB-Konzept sei, was nicht zutrifft. Dieser Rahmenkredit für die KTU ist ein Beweis dafür, dass auch auf dem 2000 km umfassenden KTU-Netz, das immerhin zwei Dritteln der Ausdehnung des SBB-Netzes entspricht, die Anlagen und Einrichtungen verbessert werden sollen, damit sich auch die KTU in die «Bahn 2000» einfügen können. Das scheint mir der ganz zentrale Punkt zur Gewinnung der nicht mit den SBB erreichten Regionen für das Konzept der «Bahn 2000» zu sein. Es gilt, diesen Regionen zu zeigen, dass auch für sie etwas getan wird. Wir sollten diese Chance nicht verpassen und sollten dies auch im Bundesbeschluss deutlich zum Ausdruck bringen.

Die Botschaft des Bundesrates zu diesem Rahmenkredit legt den Zusammenhang zwischen Rahmenkredit und «Bahn 2000» eindeutig dar. Ich zitiere aus der Botschaft: «Die KTU wurden eingeladen, bei der Erhebung für den neuen Rahmenkredit die aus ihrer Sicht im Hinblick auf 'Bahn 2000' erforderlichen Investitionen anzumelden. Die Auswertung der Eingaben hat gezeigt, dass die Investitionsschwerpunkte in folgenden Bereichen liegen dürften». Es folgt die Aufzählung der Investitionsbereiche. Dann fährt die Botschaft fort: «Ein grosser Teil des von den Bahnen angemeldeten Investitionsbedarfs dient gleichzeitig den in Artikel 50 Eisenbahngesetz genannten Zielen – Hebung der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit – und der Realisierung von 'Bahn 2000'».

Ein Beispiel mag dies zeigen. Der Ersatz von altem Rollmaterial mit Holzkästen durch neue moderne Fahrzeuge bringt eine Hebung der Sicherheit, eine Verbesserung der Attraktivität durch Steigerung des Komforts und der Geschwindigkeit und eine Verbesserung des Fahrplans im Sinne von «Bahn 2000» wegen der kürzeren Umlaufzeiten der freizügigen Verwendungsmöglichkeiten.

Es ist vielfach nicht möglich, die Investitionsvorhaben gemäss Artikel 56 Eisenbahngesetz und diejenigen für «Bahn 2000» genau voneinander zu trennen. Sie dienen in der Regel beiden Zwecken. Eine gemeinsame Finanzierung über Rahmenkredite wie bisher drängte sich deshalb auf. In der Botschaft heisst es aber zu Recht: «Ein grosser Teil der kapazitäts- und sicherheitsbedingten Investitionen bildet die Voraussetzung für die Verwirklichung des Konzeptes 'Bahn 2000'».

Aus diesen Feststellungen des Bundesrates, aus den Aus-

serungen auch der Kommissionsreferenten und zahlreicher Redner über den Zusammenhang zwischen KTU-Kredit und «Bahn 2000» gilt es meines Erachtens, auch im Bundesbeschluss die Konsequenzen zu ziehen und in die Zweckbestimmung den Beitrag zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» aufzunehmen, wie ich dies beantrage.

Mein Antrag ist in der Kommission äusserst knapp, mit 7 zu 6 Stimmen bei einigen Enthaltungen, unterlegen. Es wurde, auch hier im Rat, das Bedenken vorgebracht, dass der Kredit angesichts der bevorstehenden Abstimmung nicht mit dem Konzept «Bahn 2000» verknüpft werden sollte; die Abstimmung könnte ja negativ verlaufen. Dazu vielleicht zunächst eine Vorbemerkung. Ich glaube, wir sollten nicht zu kleinmütig sein im Hinblick auf die Abstimmung. Kleinmütigkeit und Aengstlichkeit sind keine guten Voraussetzungen, um eine Abstimmung zu gewinnen. Vor allem aber – und das ist das Wichtigste – scheint es mir von grundlegender Wichtigkeit, mit dieser Vorlage nachzuweisen und heute öffentlich kundzutun, dass das Konzept «Bahn 2000» ein Konzept ist, das über die SBB hinaus alle öffentlichen Transportmittel des allgemeinen Verkehrs – Privatbahnen und Busse – einschliesst und deshalb für alle Regionen der Schweiz, auch für die nicht von den SBB bedienten, Vorteile bringt. Das bei dieser Gelegenheit offen und deutlich zu sagen, sollte nicht der Aengstlichkeit zum Opfer fallen.

Ich habe im übrigen – anhand der Botschaft – in meinem Votum nachgewiesen, dass die Hebung der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit der KTU und die Förderung des Konzeptes «Bahn 2000» durch den Rahmenkredit ineinanderfließen und sich kumulieren. Das Wegfallen des einen Zweckes würde den anderen nicht auslöschen; auch rechtlich würden sich keine Probleme stellen.

Wir haben keinen Anlass und keinen Grund, unsere redlichen Absichten unter den Scheffel zu stellen oder sogar zu verleugnen. Wir sollten deutlich sagen: Wir wollen auch mit diesem Kredit den öffentlichen Verkehr fördern. Wir sollten sagen: Der Kredit ist nötig für ein Ganzes, das koordiniert ist zwischen den SBB und den KTU und das der Verwirklichung eines Gesamtkonzeptes der «Bahn 2000» dient.

Herr Bundesrat Schlumpf hat in der Kommission meinen Antrag unterstützt, wofür ich ihm danke. Ich bitte ihn, dies auch hier zu tun, und bitte Sie, meinen vom Bundesrat befürworteten Antrag anzunehmen.

M. Kohler: Nous avons pratiquement tous été d'accord, dans ce conseil, lors de la discussion sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air, qu'il fallait d'urgence réduire fortement la charge polluante de l'air. Nous avons accepté la stratégie du Conseil fédéral qui visait notamment à atteindre le niveau de 1960 d'ici 1995 pour les oxydes d'azote et les hydrocarbures.

Parmi les mesures que le Conseil fédéral entend voir mises en oeuvre dès que possible, personne, à ma connaissance, n'a contesté la nécessité ou l'urgence de l'étoffement de la fréquence des dessertes en trafic régional. Personne non plus ne s'est opposé au développement des transports en commun à l'intérieur des agglomérations.

Or, le programme d'investissements qui nous est soumis ne tient pas compte de ces mesures. Il ne pouvait pas en tenir compte puisqu'il a été élaboré avant que la stratégie de lutte contre la pollution de l'air définie par le Conseil fédéral ait été approuvée par notre conseil. Ce n'est pas un reproche que j'adresse à qui que ce soit, c'est un simple constat. Vous pouvez vous en convaincre en consultant les priorités qui ont été définies dans le rapport et que j'ai déjà énumérées lors du débat d'entrée en matière.

Comme le temps presse, il ne saurait être question pour moi de repenser complètement le programme qui nous est soumis, mais plutôt de le compléter. Il faut que, dans ce programme-ci déjà, et non pas plus tard, les entreprises de transport qui, par un étoffement de leurs horaires, pourront favoriser en trafic régional l'abandon des véhicules privés en faveur des transports publics, obtiennent les moyens indispensables à cet effet. Etoffer l'horaire, comme le veut le

Conseil fédéral, signifie, pour la plupart des entreprises, développer le matériel roulant et l'infrastructure, c'est-à-dire investir.

Ma proposition a pour but de permettre aux entreprises de transport, qui sont disposées à étoffer la fréquence de leurs dessertes et de participer ainsi à l'effort de lutte contre la pollution de l'air, telle que définie par le Conseil fédéral, de bénéficier, dans le cadre de ce crédit de programme déjà, du soutien de la Confédération. Comme le programme est conçu actuellement, ce n'est pas tout à fait le cas.

Pourquoi ces mesures doivent-elles figurer dans le cadre de ce crédit de programme et non plus tard? Si vous voulez favoriser l'abandon du véhicule privé en faveur des transports publics, de telle sorte que les effets favorables se manifestent avant 1995, c'est maintenant déjà qu'il faut prendre les mesures permettant d'améliorer l'offre de transport et l'attrait des transports publics. Vous savez bien que les investissements que nous décidons aujourd'hui, et qui ne seront accordés qu'au cours des cinq prochaines années avec les budgets annuels, ne déploieront pleinement leurs effets qu'après 1990. Il est donc indispensable d'en tenir compte maintenant.

Je me suis demandé si une augmentation du crédit-cadre n'était peut-être pas nécessaire ou simplement judicieuse pour prendre en considération cette nouvelle priorité. J'y ai renoncé parce que, dans l'état actuel des choses, il n'était pas possible d'en définir le montant exact. De plus, il est certain que les projets retenus dans ce programme n'ont pas tous atteint le degré de maturité qui en permet la réalisation jusqu'en 1992, de sorte qu'il restera une certaine marge de manoeuvre. Enfin, compte tenu de l'effort que les entreprises de transport concessionnaires seront disposées à faire dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air, il se pourrait que les moyens mis à disposition par la Confédération soient épuisés plus tôt et qu'il faille déclencher plus rapidement que prévu un huitième crédit-cadre.

En séance de commission, j'ai fait une proposition analogue à celle que vous avez sous les yeux. Le président de la commission et le rapporteur de langue française vous diront qu'elle a été rejetée par 8 voix contre 4, en l'absence de nombreux membres. Les uns n'ont voulu voir dans ma proposition qu'un effet déclamatoire. D'autres ont estimé que la lutte contre la pollution de l'air était une tâche permanente des autorités et que, de ce fait, il n'était pas nécessaire de la mentionner spécialement. D'autres enfin ont fait valoir que si l'on retenait la lutte contre la pollution de l'air, il y aurait lieu de mentionner aussi, dans l'arrêté, l'usage parcimonieux de l'énergie et du sol.

Aux uns, je réponds qu'il ne s'agit pas de déclamation mais de cas concrets. A l'issue de nos débats sur la lutte contre la pollution atmosphérique, j'ai été interpellé, en ma qualité de président du chemin de fer Bienne-Tauffelen-Anet, par des gens de ma région, sur les mesures que nous allions prendre pour améliorer la qualité de l'air. J'ai répondu que nous tenterions de doubler les fréquences des dessertes. Malheureusement, cette mesure, qui implique un gros investissement pour du matériel roulant, n'a pas trouvé place dans le programme actuel. Elle a été renvoyée à plus tard, parce qu'elle ne correspondait pas aux priorités définies par la Confédération. Vous le voyez, ce n'est pas de la déclamation, mais du concret.

Aux autres, je réponds qu'il est bien exact que le développement des entreprises de transport concessionnaires favorise à la fois la lutte contre la pollution de l'air et l'usage parcimonieux de l'énergie et du sol. Mais, en l'état actuel des choses, nous devons faire un effort particulier et immédiat en faveur de la lutte contre la pollution atmosphérique. La dégradation alarmante de la qualité de l'air nous le commande. Le projet d'arrêté que nous discutons vise essentiellement les mesures qui devront être réalisées de 1988 à 1992. Il est normal et logique que nous mentionnions une priorité nouvelle par son importance et son urgence. Ma proposition découle logiquement de nos débats sur la stratégie du Conseil fédéral. Elle concrétise deux actions que nous propose le Conseil fédéral dans le catalogue des

mesures qu'il entend voir mises en oeuvre dès que possible. Le moment est venu de passer de la parole aux actes. Je vous invite à le faire en approuvant ma proposition. Je précise, pour terminer, que cette dernière est indépendante de celle – que j'approuve aussi – de M. Müller-Meilen.

M. Meizoz: Je constate que le crédit de programme de 930 millions de francs que nous sommes appelés à voter dans quelques instants, pour assurer le développement des entreprises de transport concessionnaires, ne comprend pas un seul franc en faveur du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets. Cette situation découle du fait que le Conseil fédéral, par sa décision du 7 juillet 1982, avait subordonné le versement à cette compagnie ferroviaire des contributions pour la couverture du déficit et les renouvellements techniques à la condition que le chemin de fer soit remplacé par un service de transport routier. Or, comme on le sait, le Grand Conseil du canton de Vaud et les communes concernées ont dit non à une telle conception des choses. Pour des motifs liés à la protection de l'environnement et à la consommation d'énergie, ils ont opté pour le maintien de la liaison par rail.

Il en résulte aujourd'hui que les Vaudois supportent seuls le poids d'une politique d'investissement dynamique, moderne, qui entraînera environ 18 millions de francs de dépenses en l'espace de quelques années. Au surplus, le Conseil fédéral a refusé à l'époque de libérer pour le renouvellement ferroviaire la somme de 4 millions de francs, réservée provisoirement dans le cadre du sixième crédit de programme pour la suppression de la ligne de chemin de fer. C'est précisément cette somme que je vous demande d'inclure dans le crédit sollicité aujourd'hui, dans le but de l'attribuer à l'Aigle-Sépey-Diablerets. Je le souligne, cette somme correspond aux prestations financières qui, de toute manière, auraient été accordées pour un service de bus. Plusieurs interventions dans ce but ont été faites dans cette salle. Je rappelle celle de MM. Delamuraz, alors conseiller national, Martin et moi-même. Toutes ces interventions se sont heurtées jusqu'ici à une fin de non-recevoir du Conseil fédéral, ce dernier ayant chaque fois déclaré qu'aucun fait nouveau n'était apparu depuis la décision prise le 7 juillet 1982 qui aurait pu justifier une modification de son point de vue.

Or, depuis 1982, plusieurs faits nouveaux ont été décelés qui devraient engager le Conseil fédéral à rectifier le tir, à revoir son attitude.

Durant cette période de près de cinq ans on a plus largement pris conscience, dans l'opinion publique comme dans les milieux politiques, de la nécessité d'accélérer le pas dans la direction d'une meilleure protection de l'environnement. Le dépérissement des forêts et la pollution croissante de l'air y ont contribué de manière décisive.

Autres faits nouveaux, Monsieur le Conseiller fédéral, ce sont vos déclarations, faites au sein de la commission qui témoignent d'une approche plus réaliste, plus conforme à l'évolution des esprits et mieux en rapport avec les préoccupations de l'heure, des problèmes posés par le remplacement d'une ligne de chemin de fer par un service routier. Je me suis donc réjoui d'apprendre de votre bouche – ce que vous ne manquerez sans doute pas de répéter dans cette salle – que la Confédération agissait maintenant avec retenue chaque fois que la question d'une substitution de voie ferrée par la route pouvait se poser et, qu'actuellement, aucune mesure de cette nature n'était à l'étude. Vous avez même ajouté – ce qui est capital – que pour mesurer les avantages et les désavantages d'un changement de mode de transport, les critères d'ordre écologique pesaient désormais pour le moins autant, sinon plus, que ceux de caractère économique. Je vous suis reconnaissant, Monsieur le Conseiller fédéral, d'avoir tenu de tels propos. Ils me donnent à penser qu'en l'état actuel des choses et dans le cas qui nous occupe, le Conseil fédéral ne prendrait plus, cinq ans plus tard, la responsabilité de préconiser l'abandon du rail. Les Vaudois sont en quelque sorte pénalisés d'avoir anticipé sur les nouvelles données de la protection de l'environnement.

En effet, forts d'une conviction qui paraît de plus en plus partagée, ils ont délibérément donné la préférence à une solution qui présente un net avantage dans les domaines de la pollution de l'air, de la consommation d'énergie, du bruit et de l'emprise au sol. Dans ces circonstances, ce serait faire preuve d'équité que de rapporter la décision prise le 7 juillet 1982. Sur le plan légal rien ne s'y oppose. Nous pourrions faire un premier pas dans ce sens en acceptant la proposition que je vous ai faite de majorer de 4 millions de francs le crédit de programme de 930 millions et d'affecter cette somme supplémentaire au financement partiel du renouvellement technique du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets. J'ajoute, pour terminer, que cet amendement est conforme à l'esprit de la proposition de M. Kohler que je voterai.

M. Brélaz: Le climat a considérablement changé depuis quelques années dans le domaine des transports publics. Il faut en effet se rappeler qu'il y a à peine quinze ans les gens pensaient encore au démantèlement des activités de services publics, desdits transports publics. Il y a encore cinq ans, on pensait très fortement à faire passer le plus de petites lignes de montagne, de petits chemins de fer, à la route. Comme M. Meizoz vient de le rappeler, il est parfois dangereux en Suisse d'être précurseur, de vouloir devancer la prise de conscience du Conseil fédéral. Le canton de Vaud a fait cette triste expérience puisqu'il a eu une peine infinie – et il a dû l'assumer entièrement seul – à maintenir le chemin de fer de l'Aigle-Sépey-Diablerets.

La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si l'on veut pénaliser les précurseurs pour avoir osé, en quelque sorte, être les «Winkelried» du maintien des lignes de chemins de fer de montagne, ou si l'on veut reconnaître le caractère de précurseur et rendre les 4 millions que la Confédération avait prévu d'affecter à la route, au bus que serait devenu l'Aigle-Sépey-Diablerets à cette compagnie de chemin de fer à titre rétroactif. Cela ne devrait faire aucun doute dans les esprits, il s'agit d'une simple question d'équité, de reconnaître que l'on s'est trompé à un certain moment et qu'aujourd'hui la situation a évolué. C'est pourquoi je vous recommanderai sans aucune hésitation de soutenir la proposition de M. Meizoz.

En ce qui concerne le problème de la pollution de l'air, il faudrait ne pas commettre la même erreur une seconde fois. Ce crédit de programme a effectivement été prévu lorsque ce débat n'avait pas encore débouché sur des mesures concrètes. Si je préférerais, par souci de clarté, que la proposition de M. Kohler prévoie un montant supplémentaire explicite, je pense aussi qu'il est évident que M. Kohler a des difficultés à formuler des chiffres précis. C'est pourquoi, malgré le fait que sa proposition ne précise pas le montant exact qui sera nécessaire, il est aujourd'hui indispensable d'ouvrir une voie dans cette direction, en mentionnant la notion de pollution de l'air; mais en la mentionnant d'une manière dynamique pour bien laisser entendre que nous sommes prêts à faire rapidement des efforts dans cette nouvelle direction et à voter les rallonges budgétaires qui deviendront indispensables.

Le problème de la cohésion des transports est un problème fondamental. Si nous nous contentons d'arroser les grandes lignes et que les opérations terminales, aussi bien dans les chemins de fer régionaux que dans les villes, ne sont pas prises en compte, l'essentiel de l'investissement sera perdu. Il faut donc, de toute urgence, s'occuper aussi de ce que l'on appelle les racinelles du réseau, à savoir les opérations terminales des petites lignes, et renforcer d'autant la volonté politique en la matière.

Eggli-Winterthur: Ich spreche nur zum Antrag Müller-Meilen und möchte Sie bitten, ihn abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Dieser Antrag bringt überhaupt nichts, er ist lediglich eine Deklamation. Wir bewilligen damit den genau gleichen Kredit, es können die genau gleichen Arbeiten gemacht werden, man sagt dann nur noch: als Beitrag zur Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000». Aber wenn

wir ehrlich sein wollen, dürfen wir das eben nicht sagen. Das ist ein Widerspruch.

Herr Müller ist sich gewohnt, die Botschaft zu zitieren, und Botschaften zu zitieren, ist immer gefährlich, weil man nur das zitiert, was einem passt. Und da mir in dieser Botschaft auch etwas passt, zitiere ich jetzt auch daraus. Bereits im Ueberblick auf Seite 2 heisst es: «Als Schwerpunkte sind in den Programmen neben den nach wie vor für die Aufrechterhaltung des Betriebes unerlässlichen Ersatz- und Sicherheitsinvestitionen vor allem Rationalisierungsvorhaben enthalten», und dann heisst es erst «sowie Aufwendungen für die Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerungen der 'Bahn 2000'». Man darf dem Volk nicht etwas verkaufen, das nicht stimmt, indem man sagt, das sei zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» bestimmt. Und wenn Sie die Botschaft weiter zitieren wollen auf Seite 21, stellen wir fest, dass es um den Ausbau von Kreuzungsstellen geht. Das spielt bei der «Bahn 2000» auch mit; aber man kann sicher nicht sagen, dass zur «Bahn 2000» die Erneuerung der Sicherungsanlagen, die Streckenblocks, die automatische Zugsicherung, Tunnel- und Brückensanierungen gehören. Die Brücken und Tunnels müssen auch beim jetzigen Betrieb saniert werden; höchstens ein Ausbau der Tunnels wäre für die «Bahn 2000» gedacht, aber nicht die Sanierung. Aber auch Bauten zur Sicherung des Winterbetriebes muss man so oder so machen, ebenso den Ausbau von Werkstätten, und die Trennung von Schiene und Strasse ist eben auch von Bedeutung auf diese oder jene Art.

Wir dürfen nicht immer wieder solche Winkelzüge machen und dann versuchen, dem Bündner oder dem Berner Oberländer zu sagen: Wir machen das unmittelbar auch für die «Bahn 2000». Zum grösseren Teil müssen diese Aufgaben so oder so gelöst werden. Darum möchte ich Sie bitten, den Antrag Müller abzulehnen. Wir dürfen nicht mit solchen Winkelzügen operieren und glauben, wir könnten dann die «Bahn 2000» eher realisieren. Im Gegenteil, wenn wir ganz klar und sauber sagen, wofür das Geld bestimmt ist, realisieren wir die «Bahn 2000» eher.

Oehen: Der Rahmenkredit ist nicht bestritten und wird auch von mir im Namen der ökologischen freiheitlichen Partei unterstützt. Ich möchte hier auch keine der vielen ausgezeichneten Argumente dafür wiederholen. Ich bitte Sie, dem Antrag von Kollega Kohler zuzustimmen. Die Nennung des Kampfes gegen die Luftverschmutzung im Artikel 1 scheint mir richtig. Dagegen bin ich mit meinem Vorredner Herr Eggli einig, dass der Antrag Müller-Meilen abzulehnen sei, weil fairerweise die Nennung der «Bahn 2000» nicht vorgenommen werden darf, da die «Bahn 2000» vorerst durch das Volk zu genehmigen ist, nachdem das Referendum zustande gekommen ist.

Ich fühle mich veranlasst, hier noch ein paar Worte grundsätzlicher Art zu sagen. In seinem Votum hat Herr Bundesrat Schlumpf darauf hingewiesen, wir – das heisst die Schweiz – müssten bis zum Jahr 2000 einem zusätzlichen Bedarf von 46 Millionen Tonnen Güter im Verkehr Nord-Süd gerecht werden, und Sie haben erklärt, dass das dem Ausbau einer weiteren Eisenbahntransversale rufe, dass dieses Volumen nicht über den Schwerverkehr auf der Strasse bewältigt werden könne.

Diese Bedarfssteigerung in 13 Jahren muss uns eigentlich zu einer grundsätzlichen Ueberlegung führen. Wenn wir wegen der Steigerung in 13 Jahren eine neue Eisenbahnlinie benötigen, eine Alpentransversale – sei sie hier oder in Oesterreich oder in Frankreich, das ist egal –, und gleichzeitig der LKW-Verkehr weiter wachsen wird, müssen wir doch sehen, dass dann etwa im Jahre 2015 wiederum eine neue Alpentransversale notwendig wird. Wir nehmen, so scheint es mir, Herr Bundesrat, diese Entwicklung schicksalhaft einfach hin. Wir tun so, als ob gar nichts dagegen zu machen wäre. Wenn wir diese Entwicklung nur eine einzige Generation in Gedanken weiterführen, sehen wir, dass das zu einem unsinnigen Zustand führt.

Ich möchte nun Herrn Bundesrat Schlumpf zwei Fragen stellen, bevor ich diesen Krediten persönlich zustimme.

1. Macht man sich im erlauchten Kreise der europäischen Verkehrsminister kritische Gedanken über dieses Problem der ständig steigenden Transporte im europäischen Rahmen, oder spielt man lediglich Feuerwehr? Sucht man nur nach Möglichkeiten, dem dauernd wachsenden Verkehrsaufkommen Herr zu werden und nicht auch nach Möglichkeiten, das Wachstum dieses Verkehrsaufkommens zu bremsen?

2. Sieht der Bundesrat die Gefahr, und wie beurteilt er sie, dass gewisse Gebiete unseres Landes durch diesen wachsenden Transitverkehr in unerträglicher Art belastet werden? Ist er der Meinung, die Schweiz müsse sich im Rahmen – jetzt gestatte ich mir ein sehr hartes Wort – dieses Irrsinns einfach opfern?

Ich bin auf Ihre Antwort gespannt.

Seiler: Auch mir geben die grundsätzlichen Gedanken zur Verkehrspolitik, die der Herr Bundesrat vorhin geäussert hat, Anlass zu zwei Bemerkungen:

Zum ersten, Herr Bundesrat, möchte ich Ihnen hier einmal ganz offiziell und vor diesem Publikum für Ihre beharrliche Verteidigung und Ihre Standfestigkeit in bezug auf die Gewichtslimite von 28 Tonnen recht herzlich danken. Wir wissen, dass der Druck der EG hinsichtlich dieser Gewichtslimiten immer grösser wird, und wir hoffen, dass Sie bei dieser Standfestigkeit bleiben. Sie dürfen versichert sein – ich meine es wenigstens –, dass das Schweizervolk Sie in diesen Bestrebungen unterstützen wird. Ich möchte Ihnen auch einmal für die verschiedenen Vorlagen danken, die die Förderung des öffentlichen Verkehrs – vor allem der Eisenbahn – betreffen. Sie haben hier Verschiedenes aufgezählt, das noch in der Pipeline ist: Abgeltung der KTU insbesondere, ein dringendes Problem, das wir ebenfalls noch zu lösen haben.

Weniger Anlass zum Dank geben mir allerdings Ihre Ueberlegungen zum Strassenbau, aber da möchte ich nicht weiter ausholen. Wir kennen die beiden Positionen, und wir werden uns irgendwann hier wieder treffen.

Zu den beiden Anträgen der Herren Kollegen Müller-Meilen und Kohler: Ich empfehle Ihnen, beide abzulehnen. Wenn wir, gemäss Kollega Müller, auch noch die «Bahn 2000» in diesen Text einbeziehen, bringt es erstens den KTU überhaupt nichts, und es wäre zweitens ehrlicher, auch die Kredite der zweiten Priorität, diese 539 Millionen, noch in den Kredit einzubauen. Aber dann wäre vermutlich fürs erste der Wagen überladen.

Zu Kollega Kohler: Wir sind uns alle einig, dass es dringend ist, die Luftverschmutzung zu bekämpfen. Er hat gesagt, er habe sich auch die Frage gestellt, ob man den Kredit von 930 Millionen nicht erhöhen müsste, sie aber vor sich selber mit der Begründung verneint, es sei schwierig, einen Betrag für den Kampf gegen die Luftverschmutzung festzulegen. Hier liegt bei diesem Antrag der «Hund» begraben. Wenn wir den Kredit für die Bekämpfung der Luftverschmutzung in diesen Bundesbeschluss einbauen wollen, wäre es dringend nötig, den Betrag entsprechend zu erhöhen. Wenn wir das nicht tun, müssen wir meiner Meinung nach auf die Nennung der Luftverschmutzung an und für sich verzichten. Das wäre die sauberere Lösung, und ich bitte Sie, diesbezüglich die beiden Anträge abzulehnen.

In bezug auf den Antrag Meizoz: Der Bundesrat kann diese 4 Millionen durchaus auch über den sechsten Kredit, der ja noch mit 100 Millionen in das Jahr 1988 hineingeht, gewähren.

Frau Fankhauser: Ich spreche noch kurz zum Antrag Meizoz. Obwohl ich weiss, dass wir dank Gesetz Umstellungsbeiträge bewilligen können, nicht unbedingt aber Erhaltungsbeiträge für Betriebe, bitte ich Sie, den Antrag Meizoz zu unterstützen und dabei logisch und konsequent zu handeln. Wenn Herr Kohler die Luftverschmutzung bekämpfen will, sind wir alle mit ihm einverstanden – das ist unsere erklärte Absicht hier im Rat. Wir sind auch grossmehrheitlich der Meinung, dass diese Absichtserklärung in einem Beschluss überhaupt nichts bringt, wenn wir nicht gleichzei-

tig zeigen, wo wir die logische Konsequenz zu ziehen bereit sind. Und diese logische Konsequenz läge als Zeichen der Solidarität und des Handelns bei dieser Bahnlinie im Kanton Waadt. Damit hätten wir den Mitbürgerinnen und Mitbürgern bekundet, dass wir nicht nur gute Absichten – so kurz vor den Wahlen – in Bundesbeschlüsse verpacken, sondern tatsächlich einmal etwas machen wollen, und zwar etwas, von dem uns bewusst ist, dass es etwas kostet.

Noch einmal Dank an alle, die mithelfen wollen, die Verschmutzung der Luft und des Bodens zu bekämpfen, zugleich aber die Bitte, das Volk nicht mit guten Absichten blenden zu wollen, sondern wirklich einmal das zu tun, was das Volk von uns erwartet, und zwar erwartet es einiges an Logik in unseren Entscheiden.

Kühne, Berichterstatter: Die Anträge Müller-Meilen und Kohler wurden anlässlich der Kommissionssitzung behandelt. Es geht darum, den Kampf gegen die Luftverschmutzung und den Beitrag zum Konzept «Bahn 2000» wörtlich zu nennen. Beide Anträge wurden abgelehnt, der von Herrn Kohler mit 8 gegen 4 Stimmen, der von Herrn Müller-Meilen mit 7 gegen 6 Stimmen bei Enthaltungen. Die Kommission kann Ihnen also in dieser Hinsicht keine klare Entscheidungshilfe bieten.

Die Pro-Argumente sind Ihnen von den Antragstellern dargelegt worden. Materiell ist in der Kommission sicher Einigkeit vorhanden gewesen. Die Argumente haben ihre Richtigkeit; die Anträge sind aber nicht zwingend notwendig. Sie liegen vielmehr im psychologischen und politischen Bereich. Sie sollen verdeutlichen, dass Bundesrat und Parlament die Zeichen der Zeit erkennt und Massnahmen beschlossen haben – namentlich das Konzept «Bahn 2000». Dieses doch nicht kleine Konzept wird der Verbesserung der Luftqualität dienen. Dazu könnte man also auch beitragen, wenn man von dieser Tätigkeit von Bundesrat und Parlament Kenntnis nehmen würde, was man ja nicht überall sonderlich gern macht.

Zum Antrag von Herrn Kohler. Die Förderung der konzessionierten Transportunternehmen ist zweifellos ein Beitrag gegen die Luftverschmutzung. Das ist aber noch nicht alles. Es ist auch ein Beitrag zur Energieeinsparung, und es ist ein Beitrag zur Reduktion des Bedarfes an Kulturland, wenn wir es mit dem Strassenbau vergleichen. Wir müssen aber auch sehen, dass wir andere, sehr bedeutende Verkehrsvorlagen ohne ausdrückliche Erwähnung dieses Zweckes durchgezogen haben. Ich erinnere an den Bundesbeschluss über das Konzept «Bahn 2000». Hier haben wir keine ausdrückliche Erwähnung des Kampfes gegen die Luftverschmutzung, und wir haben das nicht einmal bei den gezielten Tarifvergünstigungen getan, obwohl diese Vorlage von den Bundesratsparteien ursprünglich unter diesem Segel gestartet wurde.

Im weiteren ist zu beachten, dass es sich um den 7. Rahmenkredit zur Förderung der KTU handelt, also um die Fortsetzung einer Serie, und bisher wurde nie eine ausdrückliche Erwähnung des Zweckes der Luftreinhaltung gemacht. Materiell kann man noch sagen, dass es ein gemischtes Vorhaben ist – es ist schon darauf hingewiesen worden –, sehr viel Geld muss für die Erhaltung der Substanz aufgewendet werden, also Brücken-, Tunnelsanierungen und Sicherungsanlagen, Depots und Werkstätten, Lawinenverbauungen. Der Antrag Kohler würde also nur einen Teil des Vorhabens abdecken.

Zum Antrag von Herrn Müller. Sicher dient jede Verbesserung des Schienennetzes dem Konzept «Bahn 2000», das ja doch weitgehend auf dem bestehenden Netz abgewickelt wird. Dass gewisse Abgrenzungsprobleme bestehen, ersehen Sie aus der Botschaft auf den Seiten 2, 18 und 19. Modernisierung und Sanierung von KTU-Strecken wären aber auch ohne das Konzept «Bahn 2000» notwendig, und wenn man in der Gegend gewesen ist und die Vorhaben angeschaut hat, dann geht es vielerorts darum, den Standard 1987 vorerst einmal zu erreichen, denn viele konzessionierte Transportunternehmen sind noch auf dem Stand der Vorkriegszeit. In der Kommission waren es vor allem

politische Bedenken, die den Ausschlag gaben, das Konzept «Bahn 2000» nicht ausdrücklich zu erwähnen. Diese Bedenken wurden von Frau Fankhauser, von den Herren Egli und Oehen geäußert. Diese Bedenken waren es dann auch, die zu der hauchdünnen Mehrheit für den Verzicht der Erwähnung Konzept «Bahn 2000» den Ausschlag gaben.

Der Antrag von Herrn Meizoz, die Aufstockung um 4 Millionen Franken, lag in der Kommission nicht als Antrag vor. Das Problem wurde wohl kurz aufgeworfen, aber wir haben dazu keine Abstimmung durchgeführt, und ich kann daher nur persönlich dazu Stellung nehmen.

Ich finde, dass der Antrag nicht in das System der Rahmenkredite passt; angesichts der Kompetenz des Bundesrates, die definitive Zusicherung der Mittel vorzunehmen, wäre ein Kompetenzkonflikt zwischen Parlament und Bundesrat vorprogrammiert. Das könnte allenfalls noch seine Berechtigung haben, wenn es darum ginge, ein Exempel zu statuieren, aber das scheint mir nicht notwendig zu sein, da die Praxis des Bundesrates in die Richtung geht, den Schienenverkehr zu fördern, und da Umstellungen auf Busbetriebe nicht mehr an der Tagesordnung sind. Dann ist im weiteren noch zu sagen, dass der Rahmenkredit natürlich schon eine gewisse Elastizität enthält und dass darin noch weitere Elastizitäten bestehen mit dem Betrag der Teuerung, der mit 145 Millionen Franken eingesetzt ist; zusätzlich ist noch eine Reserve von 15 Millionen Franken dabei. Eine weitere Flexibilität besteht ja darin, dass der Zeitpunkt der Bereitstellung des 8. Rahmenkredites im Notfall auch noch etwas nach vorne geschoben werden könnte.

Ich beantrage Ihnen, der Vorlage, wie sie aus der Kommissionsverhandlung hervorgegangen ist, zuzustimmen.

M. Clivaz, rapporteur: Je ferai tout d'abord une remarque quant à la proposition Müller-Meilen.

Les avis étaient très partagés au sein de la commission au sujet de cette proposition. Il est vrai que ce crédit-cadre ne peut pas être complètement dissocié du projet de RAIL 2000, le débat d'entrée en matière l'a du reste montré très clairement. Ce projet aurait aussi dû être présenté, même sans RAIL 2000, en vertu de la loi sur les chemins de fer. On pourrait presque dire que c'est RAIL 2000 qui vient compléter la loi sur les chemins de fer et non pas l'inverse. La référence au projet dans l'arrêté, comme le demande M. Müller-Meilen, aurait donc une certaine justification en vue de la votation du 6 décembre, mais on peut tout aussi bien affirmer le contraire, comme on l'a entendu tout à l'heure. La commission, quant à elle, a rejeté la proposition par 7 voix contre 6 et quelques abstentions, ce qui prouve bien la difficulté qu'ont éprouvée la plupart de ses membres à trancher.

La commission a également examiné la proposition Kohler et a estimé que le principe de l'intensification de la lutte contre la pollution de l'air est implicitement contenu dans ce septième crédit-cadre. M. Kohler a lui-même commenté tout à l'heure la position des partisans et des adversaires de sa proposition, ce qui me permettra d'être très bref.

Toutes les mesures visant à accroître l'attractivité des transports publics et à réduire le trafic individuel font partie de la lutte contre la pollution de l'air. C'était, je crois, l'avis de la majorité sinon de tous les membres de la commission. C'est notamment le cas des projets de RAIL 2000, des allègements tarifaires ou d'autres mesures prises par les entreprises elles-mêmes. D'ailleurs, dans aucun arrêté pris jusqu'à maintenant on n'a fait état de ces objectifs, qui sont en somme la raison d'être des mesures que nous avons décidées jusqu'à maintenant. La nouvelle politique des transports dans son ensemble comprend la lutte contre la pollution de l'air mais aussi les économies d'énergie, la lutte contre les accidents de la circulation routière, etc. C'est pourquoi la majorité de la commission a décidé par 8 voix contre 4 de rejeter la proposition Kohler. Là aussi, un certain nombre de commissaires étaient très indécis.

J'en arrive à la proposition Meizoz, qui n'a pas été discutée en commission. M. Meizoz a simplement posé une question à ce sujet à M. Schlumpf, conseiller fédéral. Il s'agit en fait

de savoir si le Conseil fédéral veut et peut revenir en arrière, compte tenu des changements qui se sont produits depuis la décision du 27 juillet 1982. Il s'agirait de traiter aujourd'hui l'Aigle-Sépey-Diablerets en vertu de la loi sur les chemins de fer comme si aucune décision de passer du rail à la route n'avait été prise. Il est presque certain qu'aujourd'hui la décision serait différente de celle prise il y a cinq ans. La commission n'a donc pas pu se prononcer. Personnellement je devrais me référer à la prise de position de M. Schlumpf, conseiller fédéral, en ce qui concerne les changements de moyen de transports. Il est vrai qu'à cet égard nous avons assisté au cours des dernières années à une modification fondamentale de l'attitude aussi bien du monde politique que de la population. Le Conseil fédéral devrait peut-être en tenir compte aussi en ce qui concerne le cas de l'Aigle-Sépey-Diablerets.

Bundesrat Schlumpf: Die Kommissionsreferenten haben das Wesentliche zu diesen drei Anträgen gesagt. Meinerseits zum Antrag von Nationalrat Müller: Die Aussage, die in seinem Minderheitsantrag enthalten ist, ist richtig. Diese Vorlage stellt einen Beitrag zur Verwirklichung der «Bahn 2000» dar. Die Frage ist nicht, ob die Aussage richtig oder falsch oder missverständlich ist, sondern nur, ob sie nötig und auch nützlich ist oder ob daraus allenfalls Erschwerungen in bezug auf die Vorlage «Bahn 2000» entstehen könnten. Ich habe mich auch in der Kommission in diesem Sinne geäußert.

Zum Antrag von Herrn Kohler. Wenn man methodisch und systematisch richtig vorgehen will, muss man Oberziele, Unterziele und konkrete Ziele auseinanderhalten. Zu den Oberzielen gehört in der Tat, was Herr Kohler hier einbauen will, nämlich die Luftreinhaltung als Teil der Umweltpolitik. Zu diesen Oberzielen gehört aber auch – Herr Kühne hat das richtig erwähnt – das Energiesparen, die Schonung des Kulturlandes, die Hebung der Verkehrssicherheit und so weiter.

Zu den Unterzielen gehört die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Bei dieser Vorlage nennen wir die konkrete Zielsetzung, nämlich den Ausbau der KTU. Das ist die konkrete, vorlagerelevante und vorlagebezogene Zielsetzung. Wenn man jetzt aus den Oberzielen nur eines herausgreift – die Luftreinhaltung –, entsteht der Eindruck, diese Vorlage sei auf die Oberzielsetzung Luftreinhaltung ausgerichtet. Wir verfolgen aber mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und mit den Beiträgen an die KTU noch viele andere Ziele. Es ist kein Unglück, wenn Sie den Kampf gegen die Luftverschmutzung hier aufführen; aber es ist keine gute Gesetzgebung. Man müsste in diesem Fall alle Oberziele nennen und dies auch in anderen Vorlagen so machen, bei der «Bahn 2000», bei einer neuen Eisenbahnalpentransversale usw. Auch mit diesen Vorlagen wollen wir verschiedene Oberziele erreichen.

Zum Antrag von Herrn Meizoz: Im Jahre 1982 hat der Bundesrat nach einem langen Verfahren endgültig entschieden, dass Aigle-Sépey-Diablerets umgestellt werden soll. Er stützte sich dabei auf das vielzitierte Expertengutachten von Herrn Ständerat Meylan. In Frage standen drei Umstellungen in dieser Gegend. Ich habe mich dieser Sache ganz persönlich angenommen. Der Bundesrat hat zwei dieser Umstellungen abgelehnt und nur in bezug auf den eklatantesten Fall, nämlich Aigle-Diablerets, eine Umstellung beschlossen. Weil der Bundesrat damals davon ausging, dass diese Umstellung verwirklicht wird, haben wir auch den Umstellungsbeitrag von 4 Millionen Franken im sechsten Rahmenkredit vorgesehen.

Artikel 57 Eisenbahngesetz besagt, dass der Bundesrat Beiträge an eine Umstellung bewilligen könne. Auf dieser Grundlage haben wir die 4 Millionen vorgesehen. Aus Gründen, die durchaus nachfühlbar sind, haben aber die Behörden des Kantons Waadt später beschlossen: keine Umstellung, sondern Weiterführung, technische Erneuerungen (die jetzt – statt der Umstellung – vor dem Abschluss stehen).

Der Bundesrat hat dann beschlossen: Wir wollen, im Sinne einer erlaubten Kulanz, mit unseren Beitragsleistungen an den nicht umgestellten Betrieb recht grosszügig sein. Ich glaube, mit den Abgeltungszahlungen und mit den Tarifanhebungsleistungen sind wir das. Es waren im letzten Jahr rund 600 000 Franken, die der Bund unter diesen Titeln, durchaus im Rahmen des Gesetzes, bezahlte.

Nun aber – wenn nicht umgestellt wird – einen Umstellungsbeitrag ausrichten: das können wir nicht. Die Zuständigkeit, die Herren Referenten haben das gesagt, ist im Artikel 61 des Eisenbahngesetzes klar geregelt. Dort heisst es, dass der Bundesrat über diese Beiträge (Umstellung und anderes) zu befinden habe. An der Rechtslage – der Kompetenz, den Befugnissen des Bundesrates – ändert sich nichts, auch wenn das Parlament einen Kredit bewilligen würde!

Der der Verfassung verpflichtete Bundesrat kann doch nicht hingehen und sagen: «Ja, jetzt haben wir ja das Geld, das Parlament hat den Kredit gegeben, also dürfen wir eine Leistung erbringen, die wir zwar nicht erbringen dürften.» Auf diesem Wege geht das nicht, meine Damen und Herren. Das Parlament kann nicht einfach über einen Kredit beschliessen, dass der Bundesrat das, was nicht Rechtens ist, trotzdem macht.

Eine ähnliche Situation hatten wir doch schon beim 6. Rahmenkredit: Wir hatten zwar den Kredit von 4 Millionen Franken; aber er ist «verfallen», weil der Bundesrat ihn nicht ausschöpfen durfte, weil eben die Umstellung nicht erfolgt ist.

Ich möchte Sie also bitten, den Antrag von Herrn Meizoz abzulehnen. Es würde – Herr Kühne hat es so formuliert – zu einem Kompetenzstreit Bundesrat/Bundesversammlung kommen. Da würde uns dann unsere Finanzverwaltung oder -kontrolle – vermutlich auch die -delegation – wohl die Postordnung dozieren, wenn wir hingehen und einfach, weil wir den Kredit haben, eine Verausgabung machen, für die uns die Rechtsgrundlage fehlt.

Uebrigens darf ich sagen, wir haben uns mit der Regierung des Kantons Waadt in gutem Einvernehmen auf die jetzige Lösung geeinigt. Ich bin der Meinung – das ist zugesichert, dabei bleibt es –, dass wir auch bei den Beitragsleistungen in Zukunft nicht kleinlich sein sollten.

Der Kanton Waadt hat nun aus eigenen Mitteln eine grosse Anstrengung unternommen, um diesen Betrieb zu erneuern. Ich hoffe, dass man davon auch Gebrauch machen wird. Die Entwicklung war schon sehr schlecht, die Gütertonnage, wenn ich das noch recht in Erinnerung habe, betrug damals in einem ganzen Jahr etwa 600 000 Tonnen.

Aber, kein Wunder, man hat die ganze Strasse bis hinauf nach Diablerets grosszügig ausgebaut, und die Bahn blieb im argen, die Infrastruktur und der Privat- wie auch der öffentliche Verkehr tendierten immer mehr Richtung Strasse.

Mit dem Ausbau der Bahn, wie er durch den Kanton Waadt weitgehend finanziert wurde, sollte das Angebot so verbessert werden, dass auch die Frequenzen zunehmen werden. Ich bitte Sie also, den Antrag Meizoz abzulehnen.

Für die lebenswürdigen Worten von Herrn Seiler möchte ich danken. Ich bin natürlich sehr darauf angewiesen, dass wir im Parlament diesen Rückhalt haben. Unsere internationale Position ist noch nicht gefestigt, wir sind immer noch unter Beschuss. Die Haltung des Bundesrates ist absolut klar und gradlinig, aber es ist ausserordentlich wichtig, dass auch das Parlament zu dieser Haltung steht; das gibt auch gegen aussen Rückhalt.

Wir wollen – damit komme ich abschliessend zu den Fragen von Herrn Oehen – wirklich keine egozentrische Verkehrspolitik betreiben. Ich habe von den 46 Millionen Tonnen Zunahme gesprochen: Der sogenannte alpenüberquerende Verkehr berührt Frankreich, Oesterreich und die Schweiz. Heute transportiert Oesterreich jährlich etwa 13 Millionen Tonnen auf der Brennerstrasse. Wir haben etwa 1 Million Gütertonnen, die unser Land durchqueren, beim Strassen transit.

Wir wollen keine Verkehrsrestriktionen, also repressive Massnahmen, ob Schiene oder Strasse, ergreifen. Das wäre

auch wirtschafts-, gesellschaftspolitisch nicht richtig: Wir müssen diese 46 Millionen Tonnen sinnvoll, wesensgerecht, rationell «bewältigen». Wir Schweizer können uns eine Leistungsverweigerung nicht erlauben, denn wir sind auf die ausländischen Verkehrswege, ob Schiene oder Strasse, ebenso angewiesen wie die ausländischen Strassenbenützer auf unsere, vielleicht noch mehr!

Wenn wir einfach nichts tun würden, dann bestünde die Gefahr, dass es Retorsionsmassnahmen im Ausland gegenüber den schweizerischen Verkehrsbedürfnisse geben würde. Denken wir daran, dass wir den grossen Teil unserer Rohstoffe importieren müssen und dass wir mit einem grossen Teil unserer Produkte ins Ausland – auf die grossen Weltmärkte, zu den Meereshäfen im Norden, im Süden, im Westen – müssen; da brauchen wir die ausländischen Verkehrswege!

Das, Herr Oehen, ist die Verkehrspolitik des Bundesrates, und nicht, dass wir unser Land, unser Terrain opfern wollen. Wir beabsichtigen auch nicht, die Umwelt noch – über das absolut Notwendige hinaus – stärker zu belasten, Energie zu verschwenden.

Wir wollen ein valables Alternativangebot auf der Schiene für eine vernünftige Kapazität auch im Transitgüterverkehr bereitstellen, in der Meinung, damit unsere Verpflichtung gegenüber Europa im Verkehrssektor zu erfüllen, ohne dass wir das opfern müssen, was wir nicht opfern können: nämlich die spärlichen Landreserven, über die wir noch verfügen, die Umwelt, die wir nicht weiter belasten dürfen, und die Energieressourcen, wo wir ohnehin zu 80 Prozent auslandabhängig sind. Also eine globale politische Schau und dort eingebettet die verkehrspolitische Strategie im Sinne einer europäisch ausgerichteten nationalen Verkehrspolitik mit einer neuen Eisenbahnalpentransversale von gut 25 Millionen Tonnen Kapazität. Das ist unser Beitrag zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens.

Wenn wir das ehrlich betreiben und auch marktfähige Preise für kombinierte Verkehre anbieten, kann uns weiss Gott niemand in diesem Europa vorwerfen, dass wir verkehrspolitisch nicht solidarisch seien und uns von Eigennutz leiten liessen, weil wir nicht bereit sind, das Strassennetz zu erweitern bzw. die Tonnagen zu erhöhen. Das ist meiner Meinung nach eine konsequente Haltung.

Sie haben nach der Stimmung bei der CEMT gefragt. Kürzlich fand ein Treffen in Madrid statt. Ich wiederhole mich nicht nur hier, sondern auch dort: Wenn man auf dem richtigen Weg ist, kann man ihn nicht mehr verlassen. Ich stelle fest, dass im Kreise dieser 19 europäischen CEMT-Länder das Echo, das Verständnis und die Anerkennung für diese konsequente, bereitwillige und gradlinige verkehrspolitische Haltung der Schweiz von Jahr zu Jahr zunehmen. Eine letzte, gar nicht bössartige Bemerkung: Ob auch diejenige Verkehrsministerin Europas, die diese Politik wieder einmal in Frage stellte, sich von meinen Ausführungen hätte beeindrucken lassen, weiss ich nicht. Als ich nämlich sprach, war sie schon lange nicht mehr dort!

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Müller-Meilen	Minderheit
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Kohler	39 Stimmen
Dagegen	58 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Meizoz	58 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	64 Stimmen

Art. 1 Abs. 2 und Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 1 al. 2 et art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	134 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

85.365

Interpellation Martin

Bahnhof Aigle–Sépey–Diablerets

Chemin de fer Aigle–Sépey–Diablerets

Siehe Jahrgang 1985, Seite 1857 – Voir année 1985, page 1857

Diskussion – Discussion

M. Martin: Nous venons d'évoquer le destin de l'Aigle–Sépey–Diablerets en relation avec la proposition de M. Meizoz, mais je reprends le problème sur un autre plan.

J'aimerais, en préambule, remercier le Conseil fédéral pour une partie de sa réponse à mon interpellation du 5 mars 1985. Il s'agit des points relatifs à la prolongation de la concession de cinquante ans, puis au paiement annuel de l'indemnisation des prestations au service public et, enfin, du rapprochement tarifaire.

Ces décisions positives allègent quelque peu l'énorme fardeau financier que représente, pour le canton de Vaud et surtout les communes, le maintien de ce chemin de fer de montagne. Je le rappelle, la rénovation en cours va coûter à ces contribuables 18 millions et, chaque année, les budgets inscriront un montant de 1 million pour couvrir les déficits d'exploitation. C'est une situation intolérable et insupportable pour les petites communautés montagnardes, aux moyens très limités.

La LIM, cette remarquable loi fédérale, imprégnée dans sa conception de l'esprit de solidarité indispensable à la survie de notre Etat confédéral, étend ses effets positifs dans le Chablais vaudois. Comment comprendre, dès lors, la politique du Conseil fédéral qui, d'un côté soutient une volonté d'investissement judicieuse permettant la survie de régions marginales et, de l'autre, les pénalise en refusant son aide pour un train existant, que les populations tiennent à garder? Il y a là un paradoxe difficile à comprendre.

La procédure de remise en question des trois trains vaudois a débuté en 1976. A cette époque, le critère pesant le plus lourd dans la décision finale était le rendement économique. La situation a évolué très rapidement et maintenant, dix ans plus tard, on parle avant tout de protection de l'environnement, de mort des forêts, de pollution de l'air, de restriction de la circulation routière; chaque session de ce Parlement, comme de nombreuses décisions du Conseil fédéral, le prouvent chaque jour un peu plus. Les gros investissements consentis en faveur des transports publics, surtout ferroviaires, l'ont été autant pour des raisons écologiques qu'économiques. Il suffit de songer à RAIL 2000 ou à la Vereina. Si l'on reprend la procédure de choix de la célèbre commission Meylan, procédure qui a permis, bien heureusement pour eux, le maintien de l'Aigle–Ollon–Monthey–Champéry et du Nyon–St-Cergue–Morez, on constate aujourd'hui, alors que la rénovation pour ces deux trains a été réalisée, deux faits déterminants: une augmentation progressive et

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.062
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	603-617
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 431

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.