

Fünfte Sitzung – Cinquième séance

Donnerstag, 9. März 1995, Vormittag
Jeudi 9 mars 1995, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Leuba Jean-François (L, VD)

94.069

Eisenbahnkonzession Aigle–Leysin-Bahn. Erweiterung Chemin de fer Aigle–Leysin. Extension de la concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. August 1994 (BBI V 164)
Message et projet d'arrêté du 17 août 1994 (FF V 167)

Beschluss des Ständerates vom 14. Dezember 1994
Décision du Conseil des Etats du 14 décembre 1994

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Der Bundesrat beantragt mit dieser Vorlage die Ausdehnung der Konzession der Aigle–Leysin-Bahn, die durch die «Compagnie de chemin de fer Aigle–Leysin (AL)» betrieben wird. Die Eisenbahnlinie verbindet seit 1900 die beiden Waadtländer Gemeinden Aigle und Leysin und soll nun um eine 3870 Meter lange Strecke von Leysin nach La Berneuse verlängert werden. Dieses neue Bahntrasse fügt sich gut in die Landschaft ein. Am Ende der neuen Teilstrecke soll ein teilweise unterirdischer Bahnhof eingerichtet werden. Die Konzession der AL wurde im Dezember 1972 bis zum 31. Dezember 2022 verlängert. Die hier beantragte Konzessionsausdehnung ist bis zum Ablauf der gegenwärtigen Konzession gültig.

Mit der Verlängerung der Bahnlinie soll zum einen der Tourismus gefördert werden, der sich in diesem zuvor abgeschiedenen Gebiet entwickelt hat, seit es mit einer Eisenbahn erschlossen ist. Dass der Tourismus einen der wichtigsten Wirtschaftszweige unseres Landes bildet, wurde in diesem Rat schon in der Wintersession 1994 festgestellt, als die Änderung des Bundesbeschlusses über die Schweizerische Verkehrszentrale verabschiedet wurde. Mit der Ausdehnung der Konzession der AL wird der Zugang zum Skigebiet erleichtert, was zusätzliche Skifahrer aus dem Tal anziehen wird. Wegen des wundervollen Panoramas wird dieses Gebiet aber nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer zu einem attraktiven Ausflugsziel.

Dieser neue Streckenabschnitt dient ausschliesslich touristischen Zwecken. Somit besteht kein auf das Eisenbahngesetz gestützter Anspruch auf finanzielle Hilfeleistungen des Bundes. Er sollte deshalb für den Bund keine finanzielle Mehrbelastung bringen.

Zum andern dürfte mit dieser Konzessionsausdehnung auch die Unternehmensrechnung der AL verbessert oder gar ausgeglichen werden, denn wie die Machbarkeitsstudie gezeigt hat, dürften die Einnahmen auf dieser Teilstrecke kostendeckend sein, dies um so mehr, als dieses erweiterte Angebot zusätzliche Passagiere mit sich bringen wird.

Die im Jahre 1991 auf 27,8 Millionen Franken veranschlagten Kosten dieses Projektes werden einerseits von der AL und andererseits vom Kanton Waadt getragen, dessen Regierung bereit ist, dem Grossen Rat eine Kreditvorlage für die Finanzierung des Restbetrages zu beantragen.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich am 7. Februar 1995 mit dieser Vorlage. Da die Vernehmlassung keine wesentlichen Einwände zutage gebracht hatte und den Anliegen des Umwelt- und Naturschutzes im Rahmen der Plangenehmigung die erforderliche Beachtung geschenkt wird, beantragt die Kommission, den Bundesbeschluss zur Ausdehnung der Konzession der Aigle–Leysin-Bahn gutzuheissen.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Ce projet du Conseil fédéral concerne l'extension de la concession de la ligne de chemin de fer Aigle–Leysin, exploitée par la Compagnie de chemin de fer Aigle–Leysin (AL). Cette ligne, ouverte au trafic en 1900, est en service entre les communes d'Aigle et de Leysin, canton de Vaud, et serait allongée sur un tronçon de 3870 mètres, jusqu'au lieu-dit La Berneuse. Ce tracé épouse la topographie sans difficultés majeures. Une gare, en partie souterraine, sera aménagée à l'extrémité du parcours. La concession pour la ligne a été prolongée en décembre 1972 et est valable jusqu'au 31 décembre 2022; la validité de l'extension de la concession qui est soumise au Parlement sera limitée à l'échéance de la concession actuelle.

L'extension de cette ligne poursuit deux buts essentiels:

Tout d'abord la promotion touristique, secteur qui s'est développé dans cette région avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer et qui a en même temps permis de la désenclaver. Avec le mot «tourisme», c'est une branche fondamentale de l'économie qui est évoquée et à laquelle un débat approfondi a été consacré lors de la session d'hiver 1994 dans le cadre de la modification de l'arrêté fédéral sur l'Office national suisse du tourisme. Avec l'extension de cette concession, on favorise l'accès au domaine skiable et à un panorama magnifique, qui deviendra ainsi un but de randonnée, aussi bien en hiver qu'en été. En outre, le train permettra de drainer de nombreux skieurs venus de la plaine.

Il faut souligner dans ce cadre-là que ce nouveau tronçon ne sera exploité que dans un but touristique et ne pourra donc pas faire valoir un droit à l'aide fédérale selon la loi sur les chemins de fer.

Ensuite, cette extension de la concession devrait permettre à l'AL d'améliorer ses comptes, voire même de les équilibrer, puisque l'étude de faisabilité a démontré que les recettes enregistrées devaient facilement permettre de couvrir les charges engendrées par l'exploitation, et que l'afflux supplémentaire de touristes attirés par la nouvelle offre devrait renforcer cette tendance.

Le projet a été devisé à 27,8 millions de francs (prix 1991) et il sera financé par l'AL et par le canton de Vaud puisque le gouvernement vaudois est disposé à proposer au Grand Conseil la prise en charge du solde.

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications a traité cet objet le 7 février 1995. Comme il n'y a pas eu d'objections majeures lors de la procédure de consultation et que les requêtes dans le domaine de la protection de l'environnement et de la protection du paysage seront examinées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, la commission propose d'approuver l'arrêté fédéral portant extension de la concession pour le Chemin de fer Aigle–Leysin.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, den Bundesbeschluss gutzuheissen.

Proposition de la commission

La commission propose, à l'unanimité, d'approuver l'arrêté fédéral.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

109 Stimmen

Dagegen

2 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Blatter Ulrich (C, OW): Ich war gestern nicht im Saal und konnte die Begründung von Herrn Steinemann somit nicht zur Kenntnis nehmen. Ich möchte hier klarstellen, dass eine parlamentarische Initiative ja nicht ein endgültiger, definitiver Vorschlag ist, sondern eine allgemeine Anregung, eine Idee. Wenn wir demnach Folge geben, so heisst das, dass man diese Idee prüfenswert findet. Im Detail muss sie selbstverständlich noch ausgearbeitet werden.

Im vorliegenden Fall ist es aus meiner Sicht sehr wichtig, dass man alle Details genau prüft. Ich habe mit Herrn Kollege Dünki, er ist Gemeindeschreiber, lange über meinen Vorschlag diskutiert. Er meinte, heute sei das Prüfen von Listen für eine Gemeindekanzlei eine unwahrscheinlich mühsame Angelegenheit.

Heute können die Gemeinden EDV-Listen ausdrucken; das entspricht dem Stimmregister. Wenn man einen ausgefüllten Bogen auf der Gemeindekanzlei beglaubigen lassen will, sind diese Listen alphabetisch geordnet; man findet z. B. sofort den Herrn Steinemann und kann einen Vermerk anbringen, wonach er unterschrieben hat. Werden solche Listen an drei, vier Orten aufgelegt, ist es sehr einfach, auf diesen Listen zu prüfen, ob Herr Steinemann in seinem Eifer an drei Orten unterschrieben hat, und dann wird er halt zweimal gestrichen. Dieser Ablauf – das hat mir Herr Dünki bestätigt – wäre sehr einfach und würde eine eindeutige Verbesserung des heutigen Systems bringen.

Ein weiterer Punkt ist die Stimmabgabe im Korrespondenzverfahren. Ich bin überzeugt, dass man meinen Vorschlag auch in diesem Punkt prüfen muss und dass man bei einem Referendum die Stimmabgabe mit einem Couvert vermutlich sehr einfach so machen könnte. Sie sehen an diesen Details, dass es eine Idee ist, die genau geprüft werden muss. Es sind noch nicht alle Details vorhanden. Aber ich finde die Idee nach wie vor prüfenswert und gut.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, auf Rückkommen zu verzichten.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Steinemann

72 Stimmen

Dagegen

28 Stimmen

Le président: Nous votons donc une deuxième fois sur l'initiative parlementaire Blatter.

93.435

**Parlamentarische Initiative
(Blatter)**

**Unterschriftenrecht
bei Referenden und Volksinitiativen**

**Initiative parlementaire
(Blatter)**

**Référendums et initiatives populaires.
Droit de signature**

Rückkommen – Revenir

Siehe Seite 469 hiervor – Voir page 469 ci-devant

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

(keine Folge geben)

70 Stimmen

Für den Antrag Blatter

(Folge geben)

26 Stimmen

93.073

**Ordnungsbussen im Strassenverkehr.
Bundesgesetz. Änderung**

**Amendes d'ordre.
Modification de la loi**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 8. September 1993 (BBI III 769)
 Message et projet de loi du 8 septembre 1993 (FF III 733)

Beschluss des Ständerates vom 3. März 1994

Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1994

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Antrag Dreher

Nichteintreten

Antrag Zwahlen

Nichteintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Proposition Dreher

Ne pas entrer en matière

Proposition Zwahlen

Ne pas entrer en matière

Caccia Fulvio (C, TI), rapporteur: La loi fédérale sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route date du 24 juin 1970, même si elle est entrée en vigueur seulement le 1er janvier 1973. Elle a donc un quart de siècle. Elle introduit une procédure très simple pour poursuivre des infractions mineures à la loi fédérale sur la circulation routière. Il s'agit d'infractions qui ne doivent pas nuire aux autres usagers de la route ni leur provoquer des dangers, et qui doivent être constatées de façon claire de la part de la police.

La procédure est très rapide, parce qu'elle est très schématique, et ne considère d'aucune manière toute une série d'éléments personnel qui comptent normalement dans un jugement pénal de type normal. Elle a permis de décharger consi-

Eisenbahnkonzession Aigle-Leysin-Bahn. Erweiterung

Chemin de fer Aigle-Leysin. Extension de la concession

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.069
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	480-481
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 381

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.