

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 böartige 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

Bahnlinie 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

importante du trafic voyageurs, et, par conséquent, une diminution du déficit. Nous espérons très sincèrement qu'il en sera de même pour l'Aigle-Sépey-Diablerets et que les importantes dépenses d'investissement consenties redonneront un nouvel attrait à ce petit train.

Il me paraît aujourd'hui difficile de demander au Conseil fédéral de revenir fondamentalement sur sa prise de position bien que, personnellement, l'évolution de la situation me donnerait assez d'arguments pour le faire. Par contre, Monsieur Schlumpf, les Vaudois, par la voix de leur Grand Conseil unanime, toutes les communes concernées, viennent de faire la preuve de leur volonté du maintien de ce chemin de fer. Face à cette fermeté remarquable, face aussi à l'évolution des sensibilités de la population quant au problème de l'environnement, pourquoi ne pas imaginer, Monsieur le Conseiller fédéral, que la Confédération prenne en charge le déficit annuel d'exploitation? Cette mesure aurait l'avantage de ne pas remettre en cause d'anciennes décisions prises aux trois niveaux de notre Etat confédéral. Elle vous permettrait surtout de rétablir partiellement une équité à laquelle toutes les régions de ce pays ont droit. Elle irait en plus dans le sens de la nouvelle politique fédérale en matière de transports publics.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte Nationalrat Martin für seine sachliche Stellungnahme zu seiner Interpellation danken. Ueberhaupt möchte ich hervorheben, dass, obwohl im Kanton Waadt und den betroffenen Gemeinden Enttäuschung herrschte, als im Jahre 1982 der Entscheid erging, in grosser Sachlichkeit diskutiert werden konnte, insbesondere mit der waadtländischen Regierung. Das verdient Anerkennung, weil es für die betroffenen Gemeinwesen um allerhand gegangen ist, wie Nationalrat Martin das soeben in Erinnerung gerufen hat.

Vorhin habe ich beim Antrag von Nationalrat Meizoz bereits etwas dazu gesagt: In den siebziger Jahren wurden seitens des Bundesrates die Umstellungsmöglichkeiten sehr intensiv verfolgt, und zwar nicht in politisch luftleerem Raum, sondern im Einvernehmen mit der Haltung im Parlament, dem ich damals noch selber angehörte. Es wurde eine Ueberlegung angestellt, die nicht falsch war, nämlich: Wenn der öffentliche Verkehr auf der Strasse gefördert werden kann und mehr vom Gesamtverkehr aufnimmt als der nicht mehr zeitgemässe Schienenverkehr, ist das insgesamt umwelt- und energiemässig positiv. Heute werten wir das etwas anders.

Deshalb will ich über das hinaus, was Nationalrat Andreas Müller zitierte, noch etwas sagen: Es gibt bei mir keine Umstellungsvorhaben in den Schubladen oder auf dem Pult. Das darf aber nicht zu einer Kritik an dem führen, was in den siebziger Jahren aus damals guten Gründen gemacht wurde.

So hat man die Kommission Meylan eingesetzt, die diese drei Fälle sehr sorgfältig geprüft hat. Der Bundesrat ist dem Antrag Aigle-Diablerets gefolgt. Die Gründe dafür waren absolut überzeugend. Das war 1982 der Abschluss eines jahrelangen Verfahrens. Die Frequenzen auf dieser Bahn waren damals aus ganz verschiedenen Gründen ausserordentlich tief. Einer davon war, dass diese Bahn aus Sicherheitsgründen auf der bevölkerungsschwachen Seite des Tales angelegt war; und die Spitzkehre in Le Sépey war dem Verkehr auch nicht gerade förderlich. In der Folge hat man die Strasse Leysin-Diablerets sehr grosszügig ausgebaut. Damit wurde der öffentliche Verkehr auf der Strasse viel attraktiver. So kam es aus guten Gründen zu diesem Beschluss des Bundesrates, der endgültig ist. Wir können ihn nicht einfach umstossen.

Nachher ging es darum, was der Bund weiterhin leisten könne, nachdem die Behörden des Kantons Waadt (Grosser Rat, Regierung) beschlossen hatten, doch nicht umzustellen, sondern mit eigenen Finanzierungsanstrengungen diese Bahn zu erneuern. Seitens des Bundesrates haben wir uns dann bemüht, eine im Rahmen des Möglichen liegende Beitragsleistung zu gewähren. Das haben wir auch mit dem Staatsrat des Kantons Waadt besprochen. Im letzten Jahr

machte das beispielsweise rund 600 000 Franken aus. Mit diesen Beitragsleistungen werden wir selbstverständlich weiterfahren. Die vom Kanton Waadt und den Gemeinden unternommenen Anstrengungen verdienen es auch.

Aber ein Zurückkommen auf den Beschluss von 1982, und alles in den *Status quo ante* zurückzusetzen, ist nicht möglich. Da müssten wir noch manche Beschlüsse immer wieder nach einer *da-capo*-Partitur überprüfen, wenn neuere Beurteilungen Zweifel aufkommen lassen, ob man nicht damals usw. Das geht nicht!

Aus diesen Gründen kann der prinzipielle Entscheid des Bundesrates nicht geändert werden. Andererseits dürfen aber die Behörden und die Bevölkerung des Kantons Waadt gewiss sein, dass der Bundesrat auch in Zukunft im Rahmen des Möglichen bei den Beitragsleistungen bereitwillig und grosszügig mithelfen wird.

Le président: Monsieur l'interpellateur est invité à dire s'il est satisfait de la réponse du Conseil fédéral. M. Martin est partiellement satisfait. L'interpellation n'en est pas moins liquidée.

86.332

Postulat Dünki

SBB-Abonnemente. Anerkennung durch Privatbahnen

Abonnements CFF. Validité sur les lignes privées

Wortlaut des Postulates vom 11. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, dass alle vom Bund subventionierten Privatbahnen, insbesondere die Furka-Oberalp-Bahn, die Brig-Visp-Zermatt-Bahn und die Bahnen der Jungfrau-Region die General-, Halbtax- und Altersabonnemente ohne Entrichtung einer Zuschlagstaxe anerkennen.

Texte du postulat du 11 mars 1986

Le Conseil fédéral est invité à faire les démarches nécessaires pour que les abonnements généraux, à demi-tarif et pour personnes âgées soient valables sans versement d'une surtaxe sur les lignes privées subventionnées par la Confédération, notamment les lignes Furka-Oberalp, Brigue-Viège-Zermatt et celles à proximité de la Jungfrau.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Von vielen Reisenden, welche ein General-, Halbtax- oder Altersabonnement besitzen, wird nicht verstanden, dass auf einzelnen Privatbahnen Zuschläge entrichtet werden müssen. Die ungleiche Behandlung verärgert die Bahnkunden und verringert die Reiselust.

Inhaber der erwähnten Abonnemente werden z. B. auf den Appenzeller-Bahnen gleich behandelt wie auf den SBB-Strecken. Es ist nicht einzusehen, dass die rentable Brig-Visp-Zermatt-Bahn einen zusätzlichen Beförderungspreis verlangt.

Bekanntlich subventioniert der Bund die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs in beträchtlichem Umfang (Privatbahn-Hilfe, Sonderfinanzierungen, Rahmenkredite zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen).

Gemäss einem Bundesbeschluss vom 27. Oktober 1949 ist der Bundesrat ermächtigt, auch für die konzessionierten Eisenbahn-Unternehmungen allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung aufzustellen. Im weiteren kann auf den Bundesbeschluss über Annäherungen von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen vom 5. Juni 1959 verwiesen werden.

Interpellation Martin Bahnlinie Aigle-Sépey-Diablerets

Interpellation Martin Chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets

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	85.365
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	617-618
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 432

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.