

85.490

Motion Lauber
Simplonlinie. Ausbau
Aménagement de la ligne du Simplon

Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1985

Die Einführung der TGV (Hochgeschwindigkeitszüge) in Frankreich ist auch in der Schweiz mit Interesse aufgenommen worden. Die Schweiz ist insofern Nutzniesser, als diese Super-Schnellzüge die Städte Genf und Lausanne erreichen. Die Reisezeit von und nach Paris wird dadurch beachtlich verkürzt.

Diese Tatsache gibt aber auch zu einer gewissen Besorgnis Anlass. Es ist davon die Rede, und in den Zeitungen war es nachzulesen, dass das französische Hochgeschwindigkeits-Schiennetz Paris–Lyon durch den Mont Cenis weitergebaut werden soll und so zur Achse Paris–Lyon–Turin–Rom wird.

Das Ergebnis wäre im besonderen für die Westschweiz katastrophal. Die Simplonlinie verlöre noch vermehrt ihren internationalen Charakter. Sie würde zur Provinzbahn. Die Tatsache einer erneuten Umfahrung müsste sich zudem für die ganze Schweiz negativ auswirken.

Der Bundesrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den direktbetroffenen Kantonen eine Machbarkeitsstudie über Aufwertung und Ausbau der Simplonlinie in Auftrag zu geben.

Diese Studie muss sich mit folgenden Punkten befassen:

1. mit der Förderung des Personenverkehrs in der europäischen Städteverbindung Paris–Mailand–Rom über Vallorbe (Genf)–Lausanne via Simplon mit Hochleistungszügen.
2. mit der Zusammenstellung der generellen Kosten für einen stufenweisen Ausbau der Strecke Vallorbe (Genf)–Lausanne–Iselle–Domodossola in einer ersten Stufe auf ca. 160 km/h und in einer weiteren Stufe auf Geschwindigkeiten zwischen 180 und 200 km/h.
3. die Möglichkeit prüfen, ob im Rahmen des Projektes «Bahn 2000» innert einer tragbaren Zeitspanne auf dieser Strecke die letzten einspurigen Abschnitte zur Doppelspur mit gleichzeitiger Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit realisiert werden können. Die sich bereits heute anbietenden Zwischenstrecken wären auf 160 km/h auszubauen, und die bereits projektierten Verbesserungen zwischen Genf und Domodossola sind mittelfristig auszuführen.
4. In die Studie einzubeziehen sind auch die Traktions- und Sicherheitseinrichtungen mit Rücksicht auf die vier Stromversorgungssysteme. Die Probleme der Signalisierung, der automatischen Blocksteuerung und der Kommunikationssysteme müssen durch trilaterale Verhandlungen vereinheitlicht werden.
5. Die Studie hat sich auch mit dem Güterverkehr, speziell dem Transitgüterverkehr, zu befassen, unter Berücksichtigung der neuen europäischen Beförderungskonzepte (ICM, GONG, TRES, etc.). Dazu gehört die Förderung der BLS-Linie mit Verlängerung nach Basel sowie der Simplonlinie, speziell durch den Simplontunnel, für einen möglichen kombinierten Verkehr auf der Strecke Domodossola–Westschweiz und Bern.

Texte du postulat du 19 juin 1985

Même en Suisse, la mise en service des TGV français (trains à grande vitesse) a suscité un vif intérêt. Comme ils desservent aussi les villes de Genève et de Lausanne, notre pays en profite également. Grâce à eux, la durée du voyage Paris et retour s'en trouve considérablement raccourcie.

Mais cette situation crée aussi quelques soucis. Il est question (et les journaux s'en sont fait l'écho) que le réseau français, pour les trains à grande vitesse Paris–Lyon, soit développé et comprenne le tunnel du Mont-Cenis, ce qui en ferait l'axe Paris–Lyon–Turin–Rome.

Pour la Suisse romande en particulier, le résultat serait catastrophique. La ligne du Simplon perdrait davantage encore son caractère international. Elle deviendrait une ligne de chemin de fer de province. En outre, pour la Suisse, les effets d'un nouveau contournement du pays seraient tout à fait défavorables.

Le Conseil fédéral est chargé de donner mandat, d'entente avec les cantons directement concernés, d'entreprendre une étude portant sur les possibilités de réaliser la promotion et le développement de la ligne du Simplon. Cette étude devrait traiter les points suivants:

1. Le développement du trafic voyageurs assuré par des trains fournissant de très hautes performances dans les liaisons intervilles Paris–Milan–Rome, par Vallorbe (Genève)–Lausanne à travers le Simplon.
2. Le relevé des dépenses totales qu'entraînerait l'aménagement de la ligne Genève (ou bien Vallorbe)–Lausanne–Iselle–Domodossola de manière à permettre, dans une première phase, le passage à la vitesse de 160 km/h environ, et dans une phase ultérieure, d'atteindre des vitesses de l'ordre de 180 à 200 km/h.
3. L'examen de la possibilité, dans le cadre du projet «Rail 2000», de réaliser – dans un laps de temps convenable – le remplacement sur ce parcours des derniers tronçons à voie unique par la double voie, la vitesse des convois étant simultanément augmentée. Les tronçons intermédiaires disponibles aujourd'hui déjà devraient être adaptés pour permettre de rouler à la vitesse de 160 km/h, cela tout spécialement entre Villeneuve et Iselle, alors que les améliorations projetées dès maintenant, entre Genève et Domodossola, doivent être complétées à moyen terme.
4. Les quatre systèmes d'alimentation en électricité étant pris en considération, il s'agira de les incorporer aussi dans l'étude, avec les installations de traction et de sécurité. Quant aux problèmes de signalisation, du guidage bloc automatique et des systèmes de communication, ils doivent être unifiés, à la faveur de négociations trilatérales.
5. L'étude doit traiter également du trafic marchandises, tout spécialement du trafic de marchandises en transit, les nouvelles conceptions européennes de transport (ICM, GONG, TRES, etc.) étant prises en considération. Le développement de la ligne du BLS avec prolongation jusqu'à Bâle s'y rattache aussi, de même que celle de la ligne du Simplon, en particulier par le tunnel du même nom, en prévision d'un trafic combiné probable, voire prévisible sur les tronçons Domodossola–Suisse romande et Berne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubert, Bauer, Cavelti, Debétaz, Dreyer, Ducret, Genoud, Meylan, Piller, Reymond, Schaffter

(11)

Lauber: In der Botschaft vom 16. Dezember 1985 über das Konzept «Bahn 2000» weist der Bundesrat zu Recht auf die sehr grosse Bedeutung des internationalen Verkehrs für die Schweizer Bahnen hin. Die SBB erzielen laut Botschaft mit dem internationalen Verkehr rund einen Viertel der Personenverkehreinnahmen und etwa zwei Drittel der Erträge beim Güterverkehr. Dieser Hinweis in der Botschaft auf das Konzept «Bahn 2000» zeigt deutlich, dass eine Vernachlässigung des internationalen Verkehrs bei der Erneuerung der Schweizer Bahnen sehr weitreichende Folgen hätte.

Was ich Ihnen mit meiner Motion vorschlage, soll die Bemühungen des Bundesrates zur Erneuerung der Bahnen und zur Steigerung ihrer Attraktivität unterstützen und ergänzen: «Bahn 2000», neuer Leistungsauftrag, grünes Paket.

Die Schweiz ist eingebettet in ein europäisches Verkehrsnetz. Es wäre falsch, die Zukunft der Schweizer Bahnen allein auf eine Verbesserung des Angebotes für den Binnenverkehr auszurichten. Der Einbezug der internationalen Verbindungen am Gotthard, am Simplon und am Lötschberg in die Massnahmen erscheint unerlässlich.

Während Jahrzehnten bildete der internationale Verkehr, vorab der internationale Güterverkehr, das finanzielle Rückgrat der Schweizer Bahnen. Wir dürfen die Konkurrenzfähigkeit unserer internationalen Eisenbahnlinien nicht aufs

Spiel setzen. Wenn wir aber in den kommenden Jahren nichts Entscheidendes unternehmen, dann laufen wir Gefahr, dass die internationalen Verkehrsströme die Schweiz mehr und mehr umfahren. Für unser Land und unsere Bahnen wäre aber eine solche Entwicklung verhängnisvoll. Es gilt, rechtzeitig die notwendigen Schritte einzuleiten.

Unter dem Aspekt der Bedeutung des internationalen Verkehrs für die Schweiz und unsere Bahnen hat uns das Konzept «Bahn 2000» beunruhigt. Beim Konzept «Bahn 2000» handelt es sich im wesentlichen um Massnahmen zur Verbesserung des inländischen Verkehrsangebotes. Das ist wichtig, aber wir vermissen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und zur Verbesserung des internationalen Verkehrs. Das Konzept «Bahn 2000» bedarf unter dem Aspekt des internationalen Verkehrs einer Ergänzung. Meine Motion für einen Ausbau der Simplonlinie wird von den Vertretern der Westschweiz praktisch geschlossen unterstützt, aber auch andere Vorstösse aus dem Kreis unseres Rates, wie etwa die parlamentarische Initiative von Herrn Kollega Cavelti für ein Alpen-Ypsilon, sind vom Wunsch beseelt, dass der Bundesrat in seinen bisherigen angekündigten und beschlossenen Massnahmen zur Förderung der Eisenbahn dem internationalen Verkehr noch vermehrt Rechnung tragen möge.

Die Motion verlangt vom Bundesrat ein verstärktes Engagement für den Ausbau der Simplonlinie. Damit soll ein weiterer Schritt in Richtung eines Konzeptes «Bahn 2000» international gemacht werden.

Es geht bei der verlangten Studie vor allem um die Abklärung von den fünf folgenden Massnahmen:

1. Einsatz von Vierstrom-Hochgeschwindigkeitszügen auf der Strecke Paris–Simplon–Mailand. Dazu muss die Schweiz die Initiative ergreifen.
2. Der durchgehende Ausbau der Simplonlinie auf Doppelspur. Der Bau eines zweiten Streckengeleises Salgesch–Leuk gemäss Investitionsprogramm «Bahn 2000» sollte zeitlich vorgezogen werden.
3. Die schrittweise Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten durch Modernisierung von kurvigen Streckenabschnitten im Rhonetal und der Bau eines neuen Tunnels zwischen Iselle und Domodossola.
4. Der Ausbau der Simplon- und Lötschbergstrecke für den kombinierten Verkehr, für den Huckepack- und Containerverkehr, und schlussendlich
5. Der Ausbau des Autoverlades durch den Lötschberg und Simplon durch Schaffung von direkten Verladezügen durch die Alpen zwischen Spiez und Domodossola. In einem ersten Schritt sollten direkte Züge Kandersteg–Iselle eingesetzt werden.

Bei all dem kommt natürlich dem Einsatz von schweizerischen TGV-Zügen auf der Strecke Paris–Simplon–Mailand sowie dem Ausbau der Lötschberg- und Simplonstrecke im kombinierten Verkehr eine entscheidende Bedeutung zu.

Diese Investitionen sind um so eher gerechtfertigt, als die Simplonstrecke den niedrigsten Alpendurchstich auf einer Höhe von unter 700 m über Meer darstellt und die topographischen Verhältnisse im Rhonetal technisch ideale Voraussetzungen für ein Hochgeschwindigkeitstrasse bilden.

Dank dem Einsatz des TGV Genf–Paris und Lausanne–Paris konnte beispielsweise der Personenverkehr zwischen Genf und Paris seit seiner Einführung vervielfacht werden. Die gesamte Westschweiz und Bern profitieren von dieser attraktiven Schnellbahnverbindung. Andererseits gibt es seither keine direkten umsteigefreien Verbindungen mehr zwischen Paris und Mailand. Der Markt hat auf diese Komforteinbusse – umsteigen in Lausanne oder Genf – empfindlich reagiert. Grosse Verzögerungen ergeben sich auch aus der Zollabfertigung in Domodossola. Auch für die Bedienung der Waadtländer und Walliser Fremdenverkehrsorte ist das Fehlen von direkten Wintersportzügen aus der französischen Metropole ins Rhonetal spürbar.

Mit der Motion zum Ausbau der Simplonlinie wird der Bundesrat aufgefordert, Massnahmen einzuleiten über eine Studie, damit die Simplonlinie langfristig international konkur-

renzfähig bleibt. Im Vordergrund stehen Investitionen im Geleisebau und die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Dabei geht es um die Einleitung weiterer Schritte für ein Konzept «Bahn 2000» international. Mit diesem Programm soll die Bedeutung des internationalen Verkehrs für die Schweizer Alpenbahnen für die Zukunft gesichert werden. Zur Lösung dieser Aufgaben – am Simplon, am Lötschberg und am Gotthard – sind die SBB auf die politische Unterstützung durch den Bundesrat und die Verwaltung angewiesen. Ich bitte Sie, in diesem Sinne meine Motion zu überweisen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich beantrage Ihnen, den Vorstoss von Ständerat Lauber nicht als Motion, sondern als Postulat zu überweisen. Mit der Entgegennahme in dieser parlamentarischen Form ist der Bundesrat einverstanden, und zwar aus grundsätzlichen Erwägungen. Es handelt sich hier – der Vorstoss geht ja dahin (Herr Lauber hat das in Erinnerung gerufen), dass der Bundesrat beauftragt werden soll, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben – um den übertragenen Wirkungsbereich der SBB, aber auf alle Fälle auch des Bundesrates. Sie wissen, dass die gültige Interpretation von Artikel 25 Ihres Geschäftsreglementes dahingeht, dass im übertragenen Wirkungsbereich nicht motioniert, sondern nur postuliert werden kann. Wir sind aber mit der Entgegennahme dieses Vorstosses als Postulat einverstanden, weil an sich die Begehren, die gestellt werden, durchaus in der Linie der bundesrätlichen Verkehrspolitik im allgemeinen und der Eisenbahnpolitik im besonderen liegen.

Dazu einige Ausführungen zur Simplonlinie und zum Nord-Süd-Schienenverkehr und einige kurze generelle Bemerkungen: Die Simplonlinie wird natürlich seit langem, und zwar kontinuierlich, mit erheblichem Aufwand ausgebaut, und dies zu Recht. Herr Lauber hat das gesagt: Es ist die schnellste Alpenbahn in Europa; die Intercity-Züge von Genf nach Mailand durchqueren diese Strecke in einer (mindestens vorderhand) von keiner anderen Konkurrenzbahn eingehaltenen Geschwindigkeit (7 1/2 Stunden während des Tages, 9 Stunden im Nachtverkehr). Die Mont-Cenis-Linie wurde in den letzten Jahren ausgebaut. Das ist richtig. Dabei ging es aber um eine Kapazitätserhöhung. Von Anschlussprojekten, die auch eine wesentliche Geschwindigkeitserhöhung in Richtung TGV (Nutzung des TGV) möglich machen würden, ist nichts bekannt. Hingegen wollen die französischen Staatsbahnen tatsächlich im Nachtverkehr Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Paris–Mont Cenis einsetzen. Die heutigen Intercity-Züge zwischen Chambéry und Turin laufen mit Geschwindigkeiten bei der Westrampe von 93 km/h, auf der Ostrampe, also der italienischen Seite, von etwa 75 km/h durch den Mont Cenis; deshalb auch eine Fahrzeit am Tag von etwa 9 Stunden gegenüber 7 1/2 Stunden bei der Simplonroute.

Der Schnellzugsverkehr der SBB Paris–Mailand und weiter an die Adria wird durch die Mont-Cenis-Linie nicht konkurrenziert, aber der Verkehr von Paris nach Turin und an das Tyrrhenische Meer ist seit jeher günstiger über Chambéry. Nun haben wir Ende Januar dieses Jahres, also vor einem Monat, die Strecke Leuk–Visp auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut; auf der Südseite des Simplon sind grosse Arbeiten italienischerseits auf der Strecke Domodossola–Mailand und zum Ausbau des Bahnhofes in Domodossola im Gang. Die SBB selbst sind seit längerer Zeit mit umfassenden Studien über die Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau der Simplonlinie für hohe Geschwindigkeiten befasst, wobei Fernziel das ist, was vor allem Herr Lauber im Auge hat, nämlich eine TGV-Schnellverbindung zwischen Lausanne oder Genf und Mailand. Eine weitere Studie, welche bei den SBB im Gange ist, betrifft den Güterverkehrsmarkt für die gleiche Strecke. Hier arbeiten wir mit den Staatsbahnen der Bundesrepublik Deutschland, von Frankreich und Italien zusammen. Es soll das Verkehrspotential auf eine mittlere Frist hinaus für das ganze Einzugsgebiet im Norden und Süden der Simplon-Route analysiert werden.

Die Motion verlangt vom Bundesrat, dass wir zusammen mit den Simplon-Kantonen Studien über die fünf Sachgebiete,

wie sie aufgelistet sind, machen, die in den Zuständigkeitsbereich der SBB fallen und wo die SBB bereits derartige Studienaufträge ihrerseits erteilt haben. Da scheint es dem Bundesrat kaum sinnvoll, nun auch noch seitens des Bundesrates dahingehende Aufträge zu erteilen oder sich einfach dem anzuschliessen, was schon im Gange ist. Der Bundesrat und die SBB werden sich bei der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» – die Beratungen beginnen nun, die nationalrätliche Kommission hat die Arbeit aufgenommen – und auch selbstverständlich bei den internationalen Verhandlungen, die seit Jahren im Gange sind und nicht etwa erst jetzt, voll für die volle Nutzung der Möglichkeiten der Simplonlinie einsetzen. Der Bundesrat hat das auch bisher bereits getan.

Ständerat Lauber hat etwas gesagt, was man immer wieder zu hören bekommt; aber durch ständige Wiederholungen kann etwas Unrichtiges auch nicht richtig werden, nämlich dass wir zunehmend umfahren werden. In einem Punkt, Herr Ständerat Lauber, haben Sie allerdings recht. Auf der Strasse werden wir beim Güterverkehr zunehmend umfahren. Nur kenne ich praktisch niemanden in diesem Land, der bedauern würde, dass auf der Strasse im Nord-Süd-Transit der Güterverkehr in der Schweiz nur etwa 800 000 Tonnen erreicht. In Oesterreich wurden 1984 über den Brenner 12,7 Millionen Tonnen und in Frankreich etwa 15 Millionen Gütertonnen über die Strasse transportiert! Bei uns also weniger als 1 Million.

Wenn ich aber den Schienentransitverkehr Nord-Süd betrachte – die Zahlen stehen zur Verfügung –, dann verstehe ich nicht, wieso man in der Politik und in diesen Ratssälen immer wieder mit der Behauptung kommt, wir würden zunehmend umfahren. Im Jahre 1965 wurden Richtung Nord-Süd (Bundesrepublik und übriger Norden Richtung Italien und Frankreich, ohne den Transit nach Spanien und Portugal) durch Frankreich und Oesterreich, also vor allem Mont Cenis und Brenner, 8 Millionen Tonnen transferiert, durch die Schweiz 7,7 Millionen Tonnen, also etwa halb und halb: Oesterreich und Frankreich etwa gleichviel wie wir allein. Im Jahre 1980 wurden – der Mont-Cenis-Ausbau war bereits im Gang – durch Frankreich und Oesterreich zusammen 13 Millionen Tonnen, durch die Schweiz allein 13 Millionen Tonnen transportiert – also wiederum etwa halb und halb. Es sind an den schweizerischen Transitstrecken einige Ausbauten im Gange. Wir rechnen in den neunziger Jahren, wenn der Ausbau Mont Cenis fertig ist, mit einem Volumen von 15 Millionen. Am Brenner wird lediglich die Bergstrecke – Oesterreich denkt nicht daran, eine Basislinie am Brenner zu bauen! – für etwa 10 Millionen Tonnen ausgebaut. Wir haben einiges im Gang. Wir werden im Laufe der neunziger Jahre in der Schweiz etwa 26 Millionen Tonnen Nord-Süd-Kapazität haben; Frankreich und Oesterreich zusammen etwa 25 Millionen Tonnen. Sie sehen, das Verhältnis 1:1 (Schweiz/Frankreich und Oesterreich zusammen) bleibt auch durch diese Ausbauten bis etwa gegen Ende dieses Jahrhunderts unverändert. Schliesslich liegen ja statistische Unterlagen vor, die den Bundesrat zu seiner Prioritätenordnung – Binnennetz, also «Bahn 2000», neue Eisenbahn-Alpentransversale – geführt haben; Sie kennen diesen Bericht.

Machen wir nichts, werden wir zunehmend umfahren? Haben wir in den siebziger Jahren geschlafen? Wir haben doch im Jahre 1976 beschlossen, die BLS grosszügig auszubauen: Die Kapazität wird von 4 auf 12 Millionen Jahresgütertonnen gesteigert. Selbstverständlich wird modernisiert. Daraus resultieren kürzere Fahrzeiten.

Die Gotthard-Bergstrecke wird weiter ausgebaut: Man hat für die Huckepack-Möglichkeit die Eckhöhen vergrössert. Domodossola an der Simplon-Strecke auf italienischer Seite wird ausgebaut. Wir beteiligen uns mit 60 Millionen Franken am neuen Tunnel Monte Olimpino, damit wir mit dem Autoverlad, mit dem Huckepack, durchkommen. Wir haben neuestens – gut, das ist keine umwerfende Massnahme! – Verbilligungen für den Autoverlad, gestützt auf die Benzin-zoll-Neuregelung, beschlossen.

Wir prüfen die Y-Möglichkeiten nach der Vorstellung von

Ständerat Cavelti – das ist zwar von der ständerätlichen Kommission noch nicht ganz fertig behandelt –; wir arbeiten weiter an den Problemen Nord-Süd-Transversale: Gotthard und Splügen – nicht nur Gotthard, sondern auch Splügen! Die internationalen Verhandlungen auf diesem Gebiet sind ununterbrochen im Gange.

Ich wollte Ihnen damit in Erinnerung rufen: Es läuft viel. Aber wir müssen gewisse Prioritäten setzen, und zwar wegen der Verkräftbarkeit, aber auch wegen der Bedarfsbeurteilung. Wir können nicht einfach Schienen auf Vorrat anlegen, auch nicht für den Nord-Süd-Transitverkehr. Das wäre für unsere verfügbaren menschlichen und finanziellen Mittel nicht verkräftbar. Deshalb verfolgt der Bundesrat eine Politik nach klaren Prioritäten, aber wir beschränken uns nicht nur auf das Planen, Projektieren, sondern wir realisieren auch Schritt für Schritt. Das ist in vollem Gange. Eine dieser grossangelegten Realisierungsetappen ist die «Bahn 2000», über die Sie im Laufe dieses Jahres zu befinden haben.

Zurück zu den Ueberlegungen von Ständerat Lauber, die im Kern mit unseren eigenen durchaus übereinstimmen: In diesem Ganzen hat die Simplonlinie sowohl durch das Wallis, also von Frankreich her, wie auch durch den Lötschberg, einen festen Platz, und zwar einen bedeutenden. Die «Bahn 2000»-Vorlage hat nicht als einziger, aber doch als wesentliches Element die Neubaustrecke Basel–Olten–Bern. Diese Neubaustrecke hat u. a. zum Ziel, die Kapazität für den Zubringer Nord zu Lötschberg–Simplon auszuweiten. Zu Beginn der neunziger Jahre werden wir die 12 Millionen Tonnen verfügbar haben! Der Sinn ist ja, dass wir die Ware im Norden heran- und wegbringen.

Darf ich Ihnen auch noch sagen, was ein wesentliches Argument war – nicht das entscheidende –, weshalb sich der Bundesrat für die Variante Süd zwischen Bern und Olten – darüber werden Sie dann auch zu befinden haben – entschieden hat? Ausschlaggebend waren nicht nur Kostenüberlegungen, sondern auch die Radian: bei der Variante Nord hätten wir in bezug auf den zusätzlichen Güterverkehr Bewältigungsschwierigkeiten, die aufgrund der grösseren Radian bei der Variante Süd eben nicht entstehen. Wir bringen hier den zusätzlichen Güterverkehr durch – im Gegensatz zur Variante Nord. Das war ein kleiner Exkurs in dieses Geschäft, das auch vor Ihren Räten liegt.

Der Simplon hat auch in der Optik des Bundesrates eine sehr grosse Bedeutung, kapazitätsmässig ungefähr halb und halb mit der Gotthard-Achse. Der Simplon ist eine überaus nützliche Verbindung, auf nur 700 m Höhe, ist eine schnelle Alpenbahn, die schnellste dieser Verbindungen. Diese Simplonlinie soll im Sinne einer rationellen Nutzung der Verkehrswege auch in Zukunft nicht zu kurz kommen; im Gegenteil, sie soll die Aufgaben noch besser erfüllen können, die sie schon in der Vergangenheit zum Wohle unseres Transitverkehrs und damit unseres Landes bewältigte.

Das sind einige Erläuterungen, die ich anbringen wollte, damit Ständerat Lauber und alle, die hinter seinem Vorstoss stehen, nicht glauben, dass wir nicht mitmachen wollen oder dass die SBB nicht gleich denken und handeln würden. Das ist alles in vollem Gange. Wir möchten Sie aus den eingangs erwähnten Gründen aber bitten, diesen Vorstoss als Postulat zu überweisen.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Ist Herr Lauber mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden?

Lauber: Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf für seine Antwort. Der Bundesrat teilt grundsätzlich unser Anliegen, die Simplon-Linie zu fördern. Die Studien der SBB über die Möglichkeiten zum weiteren Ausbau der Simplon-Linie für hohe Geschwindigkeiten und der Auftrag an ein Marktforschungsinstitut zur Analyse der Verkehrspotentiale der Einzugsgebiete der Simplon-Linie sind uns bekannt. Wir begrüssen diese Arbeiten und sind dafür sehr dankbar. Sie

können durchaus als Teil der von uns verlangten Studie betrachtet und auch verwendet werden.

Herr Bundesrat Schlumpf, Sie haben auch gesagt, der Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf der Simplon-Linie zwischen Lausanne und Mailand sei ein Fernziel. Ich glaube aber, dass wir dieses Fernziel etwas schneller erreichen müssen, wenn wir den Wettlauf mit Frankreich nicht verlieren wollen. Das uns umgebende Ausland macht hinsichtlich Schienenverkehr ganz allgemein enorme Anstrengungen. Ich möchte als Beispiel Oesterreich zitieren. Um künftig auch Lastwagen mit einer Höhe bis zu 4 m befördern zu können, werden beispielsweise auf der Brennerlinie, in Italien und Oesterreich, bis 1991 die Profile bestehender Tunnels erweitert und fünf neue Tunnels mit einer Gesamtlänge von 35 km errichtet. Das sind bedeutende Anstrengungen; sie müssten uns zeigen, dass wir nachziehen müssen.

Meine Motion richtet sich an den Bundesrat und nicht an die Generaldirektion der SBB, weil der Ausbau der Simplon-Linie nicht nur finanzielle Mittel für Investitionen im Geleisebau und für die Beschaffung von neuem Rollmaterial erfordert, die der Bund bereitstellen muss, sondern auch ein Engagement des Bundesrates auf internationaler Ebene verlangt. Die Erfahrung lehrt, dass Abkommen auf Ebene der Bahnen nicht immer eingehalten werden. Mit Frankreich sind bilaterale Verhandlungen betreffend die Zufahrten nach Vallorbe – als Hauptzufahrt des Güterverkehrs – und für den Personenschnellverkehr betreffend die Zufahrt über Bellegarde–Genf zu führen. Mit Italien andererseits sind bilaterale Verhandlungen zu führen für den Ausbau der Strecke Iselle–Domodossola und Domodossola–Borgomanero–Vignale–Novarra und über weitere vorgesehene Ausbauarbeiten zwischen dem neuen Güterbahnhof Domo II und Mailand.

Sollen die Schweizerischen Bundesbahnen die Interessen der Schweiz am Ausbau dieser Linien bei den Verhandlungen mit den italienischen und französischen Staatsbahnen erfolgreich vertreten können, so sind sie eben auf die politische Unterstützung durch den Bundesrat und die Verwaltung angewiesen.

Der durchgehende Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf der Strecke Mailand–Paris, der Ausbau Italien–Simplon–Lötschberg–Deutschland sowie Italien–Simplon–Westschweiz–Frankreich für den kombinierten Verkehr ist von internationaler Bedeutung und wird bekanntlich auf Ministeriebene behandelt. Mit der Motion erhält der Bundesrat dazu den verbindlichen Auftrag vom Parlament, die Modernisierung dieser Linie voranzutreiben.

Mit dieser Motion soll aber auch die eher einseitige Ausrichtung des Konzeptes «Bahn 2000» auf den Binnenverkehr in etwa korrigiert werden. Mit dieser Motion sollten weitere Schritte eines Konzeptes «Bahn 2000» international eingeleitet werden.

Es geht aber auch um ein psychologisches Moment gegenüber der gesamten Romandie, für die die Simplon-Linie etwas sehr Bedeutendes ist. Es geht um ein staatspolitisches Moment. Es wäre nicht richtig, diese Motion rein aus formellen Gründen in ein Postulat umzuwandeln. Was das rein Formelle anbetrifft, darf ich mich ja an und für sich auch auf Artikel 25 unseres Geschäftsreglementes abstützen, in dem es heisst: «Die Motion beauftragt den Bundesrat, einen Gesetzes- oder Beschlussesentwurf vorzulegen oder eben eine Massnahme zu treffen.» Ich glaube, auch rein formell liegt mein Antrag nicht so ganz daneben. Es wäre ein Akt der Solidarität gegenüber der Westschweiz.

Aus diesen Gründen vor allem möchte ich Sie bitten, diesem Vorstoss als Motion zuzustimmen.

Präsident: Herr Lauber hält an seiner Motion fest.

M. Debétaz: M. Lauber vient de terminer en faisant appel à votre solidarité. Il a raison. Le texte de la motion et les arguments exposés par notre collègue doivent conduire à l'adoption de son intervention comme motion et non pas seulement dans la forme adoucie du postulat. M. Lauber vient de plaider d'une façon convaincante en faveur d'une

cause qui mérite l'appui tout spécialement résolu de la Chambre des cantons. Il est intervenu d'une manière complète, ce qui me permet d'être bref.

Cinq cantons, membres de la Commission romande de la ligne du Simplon, ont attiré l'attention du Conseil fédéral sur l'inquiétude particulière que leur inspire la perte de compétitivité de cette ligne, perte qui, précisent-ils, va croissant.

L'axe Paris–Lyon–Turin–Rome est en amélioration constante. Il faut moderniser le plus rapidement possible la ligne du Simplon: aménagement du tracé, augmentation de la vitesse, amélioration du confort, etc. Il y va de la capacité concurrentielle de cette ligne. Dans le même temps, il importe d'oeuvrer en faveur des lignes du pied du Jura afin d'accroître leur apport de trafic.

Notre rôle de carrefour européen est historique. Il nous faut agir avec vigilance pour le maintenir.

Nous avons le devoir de contribuer au développement de nos différentes régions. Je n'ai pas besoin de rappeler l'importance de la ligne du Simplon pour les cantons et régions concernés.

Lors de la présentation de «Rail 2000», Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez souligné que ce projet s'étend à toutes les régions du pays. La motion de M. Lauber s'inscrit parfaitement dans le cadre de ce projet très important.

Notre pays est fait d'équilibre, à de multiples égards. Il ne devrait pas y avoir exception de caractère économique à l'équilibre des différentes régions confédérées. Vous le voulez cet équilibre, Monsieur le Conseiller fédéral. L'acceptation de la motion est conforme à votre propre résolution d'agir avec dynamisme dans ce sens.

Le gouvernement estime que la motion ne peut pas être acceptée pour des «grundsätzliche Erwägungen». M. Lauber vient de lire l'article 25 de notre règlement. Je l'ai fait également. On y voit expressément «que la motion charge le Conseil fédéral de déposer un projet de loi ou d'arrêté ou de prendre une mesure». Que veut la motion Lauber? Elle charge précisément le Conseil fédéral de prendre une mesure, soit de donner mandat d'entreprendre une étude. Cela me paraît tout à fait en harmonie avec l'article 25 précité. L'étude demandée par la motion tiendra compte, cela va de soi, de celles qui ont déjà eu lieu et que vous avez eu raison de nous rappeler, Monsieur le Conseiller fédéral. Ce qui est fondamental à ce stade de nos délibérations, c'est que la volonté politique soit clairement exprimée. Il faut penser, par exemple, comme l'indiquait tout à l'heure M. Lauber, au contexte international, aux discussions avec les pays voisins pour l'avancement de l'étude voulue par la motion sur les possibilités de réaliser la promotion et le développement de la ligne du Simplon.

Je rappelle, Monsieur le Conseiller fédéral, les prises de position cantonales en faveur de la motion comme telle.

Je souhaite que le Conseil des Etats affirme sa volonté politique. Il le fera en votant la motion; je vous prie de l'approuver.

Hefli: Ich kann mich Herrn Lauber anschliessen, möchte aber festhalten, dass sich das Schritthalten mit dem internationalen Eisenbahnverkehr nicht auf die Simplon-Linie beschränken darf.

Bundesrat Schlumpf: Ich könnte vielleicht darauf verzichten, etwas zu sagen. Ich habe ja gesagt: Es ist nicht nur eine Studie über den Güterverkehrsmarkt im Gange, sondern die SBB betreiben seit etwa einem Jahr umfassende Studien über den Ausbau der Simplon-Linie für den Einsatz von Schnellfahrzeugen, also TGV. Das ist in vollem Gange. Da brauchen wir also nicht eine den geltenden Regeln widersprechende Motion.

Ich habe Ihnen die Ziele, die in Oesterreich und Frankreich verfolgt werden, genannt: Ausbau Mont Cenis auf eine Kapazität von etwa 15 Millionen Tonnen; Ausbau Brenner, und zwar die Bergstrecke mit neuen Tunnels mit grösseren Eckhöhen (das haben wir bereits durchgeführt, allerdings nicht auf 4 m, sondern 3,70 m), auf 10 Millionen Tonnen. Wir haben unseren früheren Generationen – auch in meinem

Departement – gar keine Vorhalte zu machen. Schon vor mehr als zehn Jahren haben wir den Ausbau in Auftrag gegeben, und der ist in vollem Gange. Wir haben bisher etwa 600 Millionen Bundesfranken in den Ausbau des Lötschbergs investiert als Beitrag an die BLS, und der wird etwa in fünf Jahren fertig sein.

Glauben Sie wirklich, wir hätten die internationalen Gespräche in den letzten Jahren nicht geführt? Ich will Ihnen gerne noch detailliertere Informationen geben über das allerletzte Gespräch vom 1. Februar. Wer ist da beteiligt? Unsere Nachbarländer selbstverständlich. Ich könnte Ihnen auch die Schwierigkeiten schildern, die damit verbunden sind, weil die Auffassungen nicht ganz identisch sind, vor allem auch in bezug auf Fragen der Linienwahl.

Was wichtiger ist und was mich nicht unberührt lässt, ist der Appell an die Solidarität gegenüber der Romandie. Ich glaube, für mich in Anspruch nehmen zu dürfen, dass ich für das Gebot der Gleichbehandlung allen gegenüber in diesem Land sehr viel Verständnis habe. Aber wir dürfen feststellen, dass wir diesem Gebot voll und ganz nachkommen, gerade im Rahmen von «Bahn 2000». Da wird ja nicht nur die Hauptlinie Genf–Lausanne–Bern–Olten usw. verstärkt – auch durch die vier Neubaustrecken –, sondern es wird auch die von Ständerat Debétaz erwähnte Jurafusslinie richtigerweise ausgebaut. Das ist ein wesentlicher Bestandteil.

Sie kennen die Grössenordnungen: für die Neubaustrecken etwa 2,4 Milliarden und für den übrigen Ausbau etwa 2,7 Milliarden. Ein wesentlicher Teil davon entfällt auf die Jurafusslinie (bis Olten). Da wird also allerhand gemacht. Immerhin habe ich bisher wiederholt gewisse Kritiken zu hören bekommen, dass der TGV – diese Pionierleistung von Frankreich, das darf man sagen – nach Genf und Lausanne geführt wird, nicht aber nach Bern, Basel und Zürich. Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Zürich geben sich alle Mühe, den TGV bis zu ihnen zu bringen.

Sicher kann man nicht sagen, dass die Romandie in bezug auf die Verknüpfung mit dieser Schnelllinie in Frankreich (TGV) zu kurz gekommen wäre. Die SBB haben sich darum bemüht, diese Möglichkeiten zu schaffen; in unser eigenes Netz musste einiges investiert werden. Wir haben uns in diesem und anderen Bereichen immer bemüht, die berechtigten – übrigens auch, wenn es um Flugplatzfragen ging – Begehren der Romandie zu berücksichtigen. Herr Ständerat Ducret, dass Zürich «davongeeilt» ist, liegt nicht an mangelnder Finanzbereitschaft des Bundes.

Insgesamt, abgesehen von der Frage der Solidarität zur Romandie: Wir haben viele Studien, Konzepte. Ich habe ein Unmenge Papier, als Produkt der siebziger Jahre! In den siebziger Jahren hat man, vor allem auch im Verkehrsreich, in unserem Lande Realisierungen, die der Bundesrat wollte, immer wieder aufgeschoben mit dem Ruf nach Ueberprüfungen, Konzepten, Vergleichen, Studien. Was hat man realisiert? Der Ausbau BLS wurde vom Parlament beschlossen; er ist in vollem Gange. Sonst wurde aber viel, was nötig gewesen wäre, vor allem für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, aufgeschoben. Wir haben das nun in den letzten Jahren aufgearbeitet. Wir haben konkrete Vorlagen ins Parlament gebracht. Sie sind in Behandlung bei Ihnen. Jetzt geht es darum, Schritt um Schritt zu realisieren, nach Massgabe nicht nur der Bedürfnisse, sondern auch nach Massgabe des Verkräftbaren. Mit weiteren übergeordneten Studien und Perspektiven allein lösen wir keine Probleme der Zukunft; jetzt gilt es, Projekte zu realisieren. Ich möchte Sie darum bitten, beim Realisieren mitzuhelfen und nicht einfach neue Aufträge zu erteilen. In diesem Falle, Herr Ständerat Lauber, erkenne ich keine Studien, die nicht ohnehin bereits im Gange wären.

Abschliessend komme ich auf den Hauptpunkt zurück, der uns beschäftigt, nämlich dass man nicht dem Bundesrat im übertragenen Wirkungskreis Aufträge erteilen sollte. Lesen Sie die dazu grundlegende Arbeit des seinerzeitigen Generalsekretärs; ich kann nur darauf verweisen!

Aber wie gesagt, der Bundesrat ist bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen, weil er die Bedeutung, Notwendigkeit und Ausbaumöglichkeiten des Simplons gleich

beurteilt wie Ständerat Lauber und die Kreise, die seinen Vorstoss unterstützen.

Cavelty: Wenn die Ueberweisung der Motion den Sinn haben sollte, dem Bundesrat dem Vorwurf zu machen, er habe bezüglich Förderung der Bahn zu wenig getan, könnte ich dieser Motion nicht zustimmen. Ich glaube, wir können uns glücklich schätzen über die Initiative, die das Departement und die SBB in den letzten Jahren und insbesondere in letzter Zeit entwickelt haben. Wir möchten Herrn Bundesrat Schlumpf ausdrücklich dafür danken.

Wie ich aber die Motion beurteile, geht es nicht um einen Vorwurf, sondern darum, das, was Herr Bundesrat Schlumpf gesagt hat, zu unterstreichen und ihn und die SBB auf dem eingeschlagenen Weg zu unterstützen. Sie haben ja gehört: Das Meiste ist bereits im Anlaufen. Einiges ist bereits realisiert worden. Gerade deswegen darf und sollte man dem Vorstoss zustimmen.

Warum nun eine Motion und nicht ein Postulat? Vielleicht weniger aus rechtlichen als aus politischen Gründen; also aus Gründen, die gerade Herr Debétaz erwähnt hat, nämlich aus Gründen der Solidarität mit dem welschen Landesteil. Es gibt noch einen anderen Grund für die Form der Motion. Zugegeben: Das Thema beschlägt den Bereich der bundesrätlichen Kompetenz. Aber das Thema ist bereits mit der «Bahn 2000» dem Parlament unterbreitet worden. Das Thema liegt auf dem Tisch. Und wenn es schon da ist, dann ist damit diese Kompetenz erweitert worden. Wir können doch auch etwas mehr diskutieren als das, was gerade vorgeschlagen ist. In diesem Sinne könnten wir diesen Sprung wohl auch rechtlich rechtfertigen.

Noch ein Gedanke – und da mache ich etwas Propaganda für mein Anliegen –: Es geht bei der Frage der Transversalen nicht nur darum, Kapazitäten zu schaffen. Es geht darum – und ich weiss Herrn Bundesrat Schlumpf in meiner Gesellschaft, wenn ich das sage –, Alternativen zur Strasse anzubieten. Wir dürfen nicht einfach warten, bis die Strasse den Verkehr nicht mehr schlucken kann, sondern wir müssen mit schnellen Bahnen, die in den Tunnels genügend profiliert sind, eine gültige Alternative zur Strasse schaffen. Das geht nicht, wenn wir einfach warten. Wir müssen zugreifen. Wir müssen mit der Bahn in die Offensive gehen, was die Motion Lauber anstrebt und was ich mit meinem Vorstoss ebenfalls anstrebe.

Ich bitte Sie also, eigentlich in Unterstützung des Bundesrates, die Motion zu überweisen.

Präsident: Der Motionär hält an seiner Motion fest. Wir stimmen über die Motion ab.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	27 Stimmen
Dagegen	9 Stimmen

Schluss der Sitzung um 19.40 Uhr
La séance est levée à 19 h 40

Motion Lauber Simplonlinie. Ausbau

Motion Lauber Aménagement de la ligne du Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.490
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1986 - 18:15
Date	
Data	
Seite	6-10
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 286