

Küchler, Berichterstatter: Gestatten Sie mir als Präsident der Kommission noch ganz kurz zu replizieren und in zwei, drei Sätzen auf die wichtigsten Punkte zu sprechen zu kommen.

Herr Bundesrat Dr. Leon Schlumpf hat Artikel 24bis der BV zitiert und ausgeführt, dass in diesem Wasserwirtschaftsartikel seinerzeit die Kompetenz für den Schutz der Gewässer auf den Bund übertragen worden sei. Ich muss aber doch daran erinnern, dass es sich damals im gleichen Wasserwirtschaftsartikel nicht allein um den Schutz der Gewässer handelte, sondern in Absatz 6 des gleichen Artikels auch folgendes stipuliert wurde: «Bei der Ausübung seiner Kompetenzen beachtet der Bund die Bedürfnisse und wahrt die Entwicklungsmöglichkeiten der Wasserherkunftsgebiete und der betreffenden Kantone.» Sie sehen, wir dürfen das Problem heute nicht punktuell betrachten und beurteilen, sondern – wie Herr Kollege Muheim richtig ausgeführt hat – wir müssen das Problem in einem gesamten Kontext sehen. Dies führt mich wiederum zur Mehrheitsauffassung der Kommission zurück, die dafür eintritt, dass wir nicht eine Detailfrage aus dem Gesetzeskontext herausreissen und einseitig präjudiziell beurteilen. Vielmehr gilt es, diese wichtige Frage der Restwassermengen in ihrer gesamten Komplexität im künftigen Gewässerschutzgesetz eingehend zu beraten. Aus diesem Grunde halte ich die Meinung der Kommissionsmehrheit nach wie vor für richtig, dass es aus gesetzgebungspolitischen Gründen verfehlt wäre, eine bloss punktuelle Uebergangsregelung im Sinne einer bundesrechtlichen Intervention zu schaffen.

Wenn Sie auf den Beschluss eintreten und ihn dann zur Detailberatung an die Kommission zurückweisen würden, wäre es gar nicht mehr möglich, ihn in dieser Session abschliessend zu behandeln. Also würde dieser Beschluss frühestens in der Dezembersession zur weiteren Behandlung kommen; dann aber würden sich bereits die Beratungen der Kommission für die Revision des Gewässerschutzgesetzes kreuzen. Ich frage Sie an: Ist es sinnvoll, ein Uebergangsregime zu schaffen auf einen Zeitpunkt hin, in dem wir bereits den materiellen Erlass beraten werden? Die Kommissionsmehrheit meint: nein!

Abschliessend möchte ich hoffen, Herr Bundesrat, dass Sie doch nicht generell die Bergkantone als ungeratene und gefährdete Kinder qualifizieren. Vielmehr meine ich: Gerade die Bergkantone sind ihrer Aufgabe auch im qualitativen Gewässerschutz in den letzten Jahren tatkräftig nachgekommen. Sie haben dieses Problem meines Erachtens im Griff. Dasselbe wird auch in bezug auf den quantitativen Gewässerschutz der Fall sein. Geben Sie diesen Bergkantonen den Vertrauensbeweis, und treten Sie nicht auf die Vorlage ein!

Bundesrat **Schlumpf**: Nur zwei kurze Bemerkungen: Herr Küchler, man muss sich immer wehren für eine richtige Interpretation des Gesagten. Es steht dann im Protokoll wörtlich. Ich habe nicht die Bergkantone als «ungeratene Kinder» bezeichnet. Im Gegenteil, dazu besteht auch kein Anlass. Ich habe gesagt, jeder *pater familias* müsse nicht nur für die wohlgerateten Kinder, sondern auch für allfällige andere sorgen.

Ich will Ihnen keine Belehrungen erteilen, aber es ist einfach so: Artikel 24bis Absatz 2 Litera a ist eine *lex specialis*. Das ist eine spezialgesetzliche Regelung mit einem ganz klaren Gesetzgebungsauftrag für den Bund. Bei der Ausübung dieses Auftrages hat der Bund dem Absatz 6 Rechnung zu tragen. Absatz 6 ist eine Leitlinie für die Ausübung der Bundeskompetenzen, kann also nicht heute zur Diskussion stehen, sondern ist dann zu diskutieren, wenn man die materiellen Normen behandelt.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Nichteintreten)

31 Stimmen

Dagegen

12 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

87.427

Interpellation Flückiger

SBB. Ausrüstung aller Hauptlinien

CFF. Equipement des lignes principales

Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 1987

Das Projekt «Bahn 2000» gehört in weiten Teilen zum gesamtschweizerischen Konzept für den öffentlichen Verkehr. Die eidgenössischen Räte haben es darum gebilligt, und ohne Zweifel werden ihm auch Volk und Stände zustimmen.

Das Projekt muss den gesamtheitlichen Charakter unbedingt bewahren. Dieser darf nicht geschmälert werden durch Entscheide, die allein die Hauptachsen bevorzugen. Deshalb gilt es, den eingeleiteten Ausbau des Gesamtnetzes und nicht nur den Ausbau der Transversalen anzustreben. Dies soll den zweckmässigen Plänen der Generaldirektion der SBB, die Züge auf bestimmten Linien, namentlich St. Gallen–Bern–Genf, mit neuestem Komfort und modernster Ausrüstung (Telefon, Telefax usw.) zu versehen, nicht entgegenstehen.

Ist der Bundesrat bereit, Weisungen zu erlassen, damit alle Hauptlinien der Bundesbahnen in diesem Sinne gleichmässig modernisiert werden?

Texte de l'interpellation du 3 juin 1987

Parce qu'il entre pour une large part dans la conception nationale du trafic public, le projet RAIL 2000 a reçu l'aval des Chambres fédérales en attendant d'être, sans nul doute, plébiscité par le peuple et les cantons.

Partant, il faut impérieusement lui conserver son caractère global en évitant de le dévoyer par des décisions favorisant les axes jugés prioritaires. C'est pourquoi, sans vouloir porter préjudice aux intentions opportunes de la direction générale des CFF de doter les trains circulant sur certaines lignes, notamment St-Gall–Genève via Berne, des derniers perfectionnements en matière de confort et d'équipement (téléphone, téléfax), il convient de poursuivre le développement amorcé en termes de réseau et non de transversales.

Dans cette optique, le Conseil fédéral est-il disposé à donner des instructions pour que la modernisation des CFF soit égale sur l'ensemble des lignes principales du réseau?

M. Flückiger: L'origine de la présente intervention est à rechercher dans les articles de presse parus au printemps dernier, faisant état de l'intention des CFF d'introduire sur certains axes à fort trafic, des trains comportant une super-première classe, bénéficiant des derniers perfectionnements techniques et d'un équipement sophistiqué en matière de télécommunications. Si sur le principe, on s'est réjoui de l'extension des prestations à l'intention d'une clientèle qui saura les apprécier et en faire un excellent usage, plus d'un sourcil se sera froncé en constatant que les NTF (nouvelles transversales ferroviaires) parfaitement antinomiques avec le concept RAIL 2000 étaient encore présentes à l'esprit de certains planificateurs de notre grande Régie et refaisaient insidieusement surface.

Or, s'il est incontestable que les grandes lignes de liaisons entre les centres urbains du plateau existeront toujours à côté d'un réseau interrégional et régional de même que la clientèle des unes et de l'autre a ses caractéristiques propres, donc ses exigences particulières, nous ne voulons pas que les objectifs globaux de RAIL 2000, qui prévoient notamment la modernisation de l'ensemble du réseau, soit battus en brèche sous la pression objective, consciente ou non, de catégories d'usagers à hautes exigences. Les principes du fédéralisme, qui ont aussi présidé à l'élaboration du concept RAIL 2000, ne doivent pas s'estomper.

Vous l'avez compris, la vivacité de mon intervention s'expli-

que non seulement par la crainte de voir ressurgir, par des voies détournées, la notion des NTF, mais encore par l'impérieuse nécessité dans laquelle se trouvent certaines régions limitrophes – le canton du Jura en est une – de défendre avec opiniâtreté leurs intérêts, d'autant plus que nous avons parfois l'impression que les actes ont quelque peine à suivre le discours.

Dernièrement, en compagnie de nos collègues des Commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats, j'ai eu l'occasion de me rendre compte de visu des travaux en cours à Zurich et dans la périphérie de cette métropole pour réaliser le REZ, le réseau express zurichois, qui optimisera l'offre des transports publics dans cette importante zone urbaine. J'applaudis à la réalisation en cours et m'en réjouis pour la population zurichoise et celle de la région concernée. Le moment venu, je voterai donc le crédit de programme en faveur des entreprises de transports concessionnaires, les ETC.

Toutefois, je ne peux m'empêcher de songer qu'en gare de Porrentruy, ma ville, les usagers du chemin de fer doivent encore et toujours, traverser les voies en l'absence de passage souterrain. Ce simple exemple, vécu au quotidien, pour illustrer l'espoir que nous mettons chez nous dans la concrétisation d'un plan appelé RAIL 2000 qui modernisera, en les améliorant, pratiquement l'ensemble des transports publics à travers tout le pays. Notre engagement dans le Comité d'action suisse RAIL 2000 témoigne de notre enthousiasme et de notre confiance. Les CFF, Monsieur le Conseiller fédéral, peuvent compter avec notre appui déterminé et agissant, soyez-en convaincu.

En revanche, nous autres Jurassiens, avons besoin de la compréhension et de l'aide du Conseil fédéral et des Chambres pour obtenir que les prestations ferroviaires, notamment au point frontière Delle–Boncourt soient renforcées. Le renforcement du tronçon Belfort–Delémont du trafic national et international est en parfaite concordance avec la conception de RAIL 2000 qui veut que croissent et se complètent les liaisons avec les régions décentralisées du pays. Le moment est venu de réactualiser, d'intensifier les négociations au plus haut niveau avec la France, subséquentement avec la SNCF, pour qu'intervienne enfin et rapidement l'électrification de la ligne Delle–Belfort, condition déterminante de la réhabilitation de cette pénétrante internationale. L'opportunité de saisir l'imminence de l'introduction d'une liaison TGV Paris–Bâle via Belfort–Mulhouse doit être exploitée pour reprendre et faire aboutir les pourparlers précités.

A l'argument des correspondances à établir en direction de la ligne du pied du Jura avec le TGV en gare de Belfort, vient s'ajouter un fait nouveau constitué par les installations de trafic Rail-route de l'aire Bourgogne–Sevenan dans le Territoire de Belfort à moins de quinze kilomètres du point frontière de Boncourt. Revitaliser ledit point frontière et la ligne internationale Paris–Berne–Loetschberg ou Paris–Bienne–Lausanne–Simplon est un choix, une option politique que la Confédération ne peut pas ne pas prendre au moment où il faut renforcer l'offre des trains disponibles pour le feroutage. Cette solution, ce système contribuera à ménager l'environnement – on le sait – et à atténuer la charge sur l'autoroute du Gothard. Un tel programme est compatible avec l'intérêt général et a sa place dans le postulat au sens large du terme de RAIL 2000.

Voilà pourquoi, Monsieur le Conseiller fédéral et chers collègues, nous sommes sourcilleux, pourquoi nous réagissons et agissons lorsque nous notons ne serait-ce qu'un frémissement venant battre en brèche les lignes directrices de la politique d'entreprise des CFF d'une part, RAIL 2000 d'autre part, qui sont l'affaire du peuple suisse tout entier.

Bundesrat Schlumpf: Mit «Bahn 2000» – ich danke Ständerat Flückiger für seine Zustimmung und die Unterstützung auch im Hinblick auf die Volksabstimmung; das wird sehr wichtig sein – wollen wir im Unterschied zum früheren Konzept NHT alle Regionen des Landes – also auch die KTU-Regionen, nicht nur die SBB-Regionen – möglichst breit

und zeitgemäss versorgen: also ausgerichtet auf das ganze Land, soweit Schienen bestehen – und von dort aus auch mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, auch abseits von Hauptachsen – eine allgemeine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung erreichen, häufigere, raschere Fahrgelegenheiten, bessere Anschlüsse, weniger Umsteigen, andere Dienstleistungen usw. Es ist richtig – Herr Flückiger hat darauf hingewiesen –, wir wenden dafür viel Geld auf. Insgesamt handelt es sich um etwa 7,5 Milliarden Franken. Es wäre tatsächlich nicht richtig, wenn die Investitionen so getätigt würden, dass dann ganze Regionen oder Teile davon nicht auch zeitgemäss aufgerüstet werden könnten. Das wird aber nicht der Fall sein. Auf die sogenannten Neubaustrecken, die jetzt am meisten zu reden geben, entfallen etwa 2,4 Milliarden Franken. Alles andere entfällt auf die Aufwertung und Verstärkung der bestehenden Netze. Dazu gehört auch ein Investitionsprogramm für die bestehende Linie (teilweise Doppelspurausbau) Basel–Delémont–Biel und andere Investitionen. Für das Rollmaterial bei den SBB sind 1,3 Milliarden Franken veranschlagt. Das betrifft nur die SBB. Das Rollmaterial im Betrage von 1,3 Milliarden Franken (klimatisierte Wagen E4 usw., teilweise mit Telefon im Zug) wird nicht nur auf den Intercity-Strecken Genf–Bern–Zürich–St. Gallen eingesetzt, sondern auch auf den übrigen Strecken. Die Jura-Linie zum Beispiel soll stündlich einen modernen Intercity-Zug Basel–Delsberg–Biel–Genf–Wallis erhalten und dazu noch stündlich einen Schnellzug Basel–Biel. Wir werden auch diese Kompositionen mit modernem Rollmaterial ausrüsten. In keiner Weise sind also einfach Investitionen bei der Infrastruktur oder auch beim Rollmaterial nur im Interesse der grossen Achsen zwischen West und Ost vorgesehen.

Was können wir tun, um die Investitionspolitik der SBB mitzugestalten? Einmal von seiten des Bundesrates: Wir haben nach dem Leistungsauftrag, den wir seinerzeit im Parlament den Bundesbahnen erteilt haben, die langfristige Investitionsplanung zu genehmigen. Diese muss uns vorgelegt werden. Und die eidgenössischen Räte haben nach Artikel 2 des Finanzierungsbeschlusses für «Bahn 2000» die mehrjährige Investitions- und Finanzierungsplanung für die Verwirklichung von «Bahn 2000» zu diskutieren. Diese muss den eidgenössischen Räten periodisch vorgelegt werden, entweder im Rahmen des SBB-Voranschlages oder mit speziellen Vorlagen.

Also können sich selbstverständlich auch die eidgenössischen Räte zu diesen Investitionsvorhaben äussern. Unser Anliegen ist es, eine breite, zeitgemässe Versorgung aller Gebiete mit den Bahnen, mit den KTU überhaupt, zu erreichen.

Zur Frage Belfort–Delle, Elektrifizierung auf der französischen Strecke SNCF: Seit Jahren, jedenfalls seitdem ich im Departement bin, beschäftigen sich unsere SBB immer wieder im Gespräch mit den SNCF mit dieser Frage. Wir kommen nicht voran. Sie wissen, dass die SNCF vor vielen Jahren schon andere Prioritäten gesetzt haben und ihre Ausbauprogramme nach diesen landeseigenen Prioritäten gestalten. Ihre erste Priorität ist der Ausbau dieses Hochgeschwindigkeitssystems TGV, Train Grande Vitesse, Nord–Süd. Das ist weitgehend bis Lyon und dann Abzweiger nach Lausanne–Genf; dann aber auch immer mehr West–Ost, also eine Verbindung Paris–Bruxelles–Amsterdam in den Raum Ruhrgebiet–Hamburg. Andere Vorhaben, die für Frankreich mehr von regionaler Bedeutung sind, müssen entsprechend zurückgestellt werden. Die SBB werden sich dieser Fragen weiterhin annehmen.

M. Flückiger: Monsieur le président, je ne demande pas l'ouverture de la discussion étant donné que les points que j'ai abordés sont spécifiques. Je remercie Monsieur le Conseiller fédéral. J'accepte l'augure de nouvelles démarches auprès de la SNCF.

Interpellation Flückiger SBB. Ausrüstung aller Hauptlinien

Interpellation Flückiger CFF. Equipement des lignes principales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.427
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1987 - 09:00
Date	
Data	
Seite	447-448
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 897

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.