

89.670

Interpellation Mühlemann**Anschluss der Schweiz ans europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz****Raccordement de la Suisse au réseau TGV européen**

Siehe Seite 752 hiervoor – Voir page 752 ci-devant

Diskussion – Discussion

Mühlemann: Herr Béguelin und ich haben Sie, Herr Bundesrat, mit Fragen belästigt, die im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Eisenbahnen stehen. Diese Fragen richten sich nicht so sehr an Sie persönlich, weil wir wissen, dass Sie diesen Problemen offenen Geistes gegenüberstehen. Sie richten sich aber sehr nachdrücklich an die Herren, die im Bundesamt für Verkehr sitzen, und an die Strategen in den Chefetagen der SBB.

Es genügt nicht, wenn wir die «Bahn 2000» bauen, und es genügt nicht, wenn wir die zwei Alpentransversalen erstellen. Europa versucht, ein Verkehrsnetz zu schaffen, um mit Hochgeschwindigkeitszügen den drängenden Verkehrsproblemen Herr zu werden. Wiederholte Konferenzen haben klar gezeigt, dass die Schweiz ausserhalb dieses Netzes bleibt, wenn wir uns nicht gebieterisch melden. Ich erinnere an eine Konferenz in Brüssel, an der die SBB vertreten waren und an der ein Hochgeschwindigkeitsnetz fixiert wurde: von London unter dem Aermelkanal nach Brüssel; von Brüssel in einem westlichen Ast nach Paris, in den Raum Lyon, und dann nicht über Genf nach Italien, sondern unter dem Mont-Cenis nach Turin, Mailand, Rom; und in einen östlichen Ast, von Brüssel nach Köln, Frankfurt, Stuttgart, München. Diese Entwicklung hat sich folgerichtig fortgesetzt. Was wir im November des vergangenen Jahres erlebt haben, ist eine weitere Festschreibung dieses Netzes.

Im speziellen ist sehr viel klarer geworden, wie es heute in Frankreich aussieht. Es gibt eine TGV-Verbindung, schon längst geplant, von Paris nach Strassburg. Es scheint aber, dass eine weitaus interessantere Strecke für uns aufgetan wird durch das Burgund über die Trouée de Belfort nach Basel. Damit wäre der Flughafen Basel, der dritte im Range der grossen schweizerischen internationalen Flughäfen, an eine Transrapidstrecke angeschlossen. Ein interessantes Unterfangen, das aber Genf vernachlässigt, denn vorläufig ist von Paris aus nicht vorgesehen, eine TGV-Strecke in den Raum Genf und von dort über den Simplon nach Italien zu führen. Das ist eine Entwicklung, die unsere westschweizerischen Freunde zu Recht verunsichert.

Ich möchte hier das Feld gerne meinem Kollegen Béguelin überlassen, weil er vielleicht diese Front besser abdeckt als ich. Aber ich möchte Herrn Bundesrat Ogi darauf aufmerksam machen, dass er die deutsche Entwicklung wahrscheinlich noch stärker vernachlässigt. Es ist jetzt eine Transrapidstrecke Köln–Frankfurt im Bau. Es entsteht eine andere Transrapidstrecke aus dem Raum Würzburg in den Raum München. Diese Nord-Süd-Strecken haben ihre Fortsetzungen. Sie werden Züge aufnehmen, die mit Geschwindigkeiten von 400 bis 500 km/h die Verbindung zwischen den europäischen Grossstädten herstellen.

Da wird dann die Frage sein, wie weit wir mithalten können im internationalen Verkehr, denn es ist doch offensichtlich, dass wir auf den Autobahnen kritische Staulagen haben und man vom Infarkt des Luftverkehrs sprechen muss, der uns dazu zwingen wird, den kontinentalen Flugverkehr einzuschränken. Abhilfe bietet der Hochgeschwindigkeitszug, der die europäischen Grossstädte in zwei bis drei Stunden verbinden muss.

Für uns Schweizer ist der Anschluss an den modernsten Flug-

hafen Europas wichtig, das ist der Flughafen München-Nord. Und wenn Sie die Verbindungen suchen von München nach der Schweiz, dann sind es nicht primär die Strecken über Brezgenz und die Ostschweiz, obwohl mir das persönlich sehr naheliegen würde. Hier haben wir es mit Terrainverhältnissen zu tun, die wahrscheinlich eher zugeschnitten wären auf Pendolino-Züge als auf Interexpress-Züge, wie die Deutschen sie als Konkurrenz zum TGV planen.

Nein, wir vernachlässigen die Strecke Stuttgart–Kloten, denn da scheint die entscheidende Eingangspforte zu sein. Damit wird der Anschluss nach München hergestellt, und folgerichtig geht der Weg von Kloten durch den Gotthard nach Italien weiter.

Das wird eine der entscheidenden Achsen sein. Meine Frage an Sie, Herr Bundesrat Ogi, geht einfach dahin: Sind sich die Strategen in Ihrem Departement klar darüber, dass es nicht nur darum geht, den innerschweizerischen Verkehr unter dem zauberhaften Stichwort «Bahn 2000» einzubauen, sondern dass es darum geht, den echten Anschluss an Europa zu finden? Dies kann uns zur Drehscheibe in Europa machen, und zwar auf Verkehrswegen, denen sogar Herr Schmid von der Grünen Partei zustimmen kann.

Ich muss Ihnen deshalb sagen, dass mich Ihre Interpellationsbeantwortung nur teilweise befriedigt.

M. Béguelin: La réponse du Conseil fédéral à l'interpellation de notre collègue Mühlemann, datée du 28 février, est, à mon sens, basée sur des données un peu dépassées. Elle ne tient pas compte d'un fait fondamental qui remet en cause beaucoup d'anciennes certitudes. Il faut vraiment prendre conscience de ce fait. Nous avons RAIL 2000 qui ne met la vitesse qu'en quatrième position: tout d'abord, il y a la desserte dans les régions, ensuite la cadence, puis la qualité des correspondances, la vitesse ne venant qu'en quatrième position. Parallèlement, l'Europe construit un réseau à grande vitesse où la norme est de 300, 350 km/h. Avec RAIL 2000, dans le meilleur des cas, on roulera à 160, 200 km/h sur des petits tronçons. Dans ces conditions, il est illusoire de penser conserver des itinéraires de transit classiques, sauf un sur Bâle, Berne, Milan, après l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg, et, en 2015, lorsque la ligne du Gotthard sera terminée. On peut regretter cette situation; c'est un état de fait. C'est ce que nous avons voulu avec RAIL 2000; il faut donc en tirer les conséquences logiques.

Dans ces conditions, notre seule chance est de nous raccorder le mieux possible aux axes européens, en jouant à fond la carte du marché suisse. C'est là que résident nos chances et il nous faut bien les jouer. La première chance, c'est l'axe Francfort–Milan. On pourrait, dès à présent, mieux l'exploiter en introduisant, par exemple, une desserte par Pendolino. Nous avons un deuxième axe intéressant, c'est le TGV Rhin–Rhône. Depuis le 4 décembre, nous savons que c'est un axe prioritaire européen. Il amène un avantage de temps considérable pour la Suisse alémanique, un gain de temps de deux heures en gros par rapport à la situation actuelle pour Bâle et Zurich. En même temps, il apporte aussi un gain de temps de 28 minutes entre Paris et Lausanne.

Il y a aussi le célèbre maillon manquant, Genève–Vallée du Rhône. Je serai très clair à ce sujet: il nous faut combler ce maillon manquant entre Genève et la vallée du Rhône. Seulement, la solution – à mon sens en tout cas – n'est pas l'axe Mâcon–Genève tel qu'il est défini dans le message du Conseil fédéral, par exemple, ainsi que dans la réponse à ma motion. En effet, l'axe Mâcon–Genève est défini comme devant concurrencer le Mont-Cenis. Or, ce dernier est maintenant une ligne européenne définie comme telle qui se construira car elle est située en bonne position dans le schéma directeur français, et il est illusoire de vouloir la combattre. En revanche, nous devons améliorer les liaisons entre Genève et la Vallée du Rhône, ce qui est non seulement un devoir genevois, romand mais aussi un devoir national. Nous devons également améliorer les liaisons avec Paris, qui, à l'heure actuelle, sont pénalisées au départ de Genève par le détour par Culoz. Seulement, ces améliorations-là peuvent se faire sans investir obligatoirement la grosse somme d'un milliard et demi dont il a été

question. Il y a des solutions plus pragmatiques. On ne doit pas faire du Mâcon-Genève un instrument contre le Mont-Cenis; ce serait, à mon avis, une mesure anti-française, une erreur.

Nous avons d'autres axes intéressants. M. Mühlemann a parlé de la Suisse orientale. J'aimerais quand même rappeler que l'axe Munich-St-Gall-Zurich, dans l'état actuel des choses, est totalement insuffisant. Il faudra donc trouver une solution. Cette solution serait-elle Munich-Ulm-Stuttgart-Zurich? A mon avis, cela mériterait d'être étudié très sérieusement. Je citerai pour mémoire aussi la nécessité de réaliser rapidement une liaison Pendlino Genève-Lausanne-Milan.

Je rappellerai un élément très important, décisif même: il ne s'agit pas d'attendre que nos voisins pensent à nous; il s'agit de prendre des initiatives, de manifester notre intérêt pour les solutions qui nous sont favorables. La procédure de consultation qui est maintenant lancée en France, auprès des régions, s'achève au mois d'octobre. A mon sens, il faut que d'ici ce moment-là, la convergence des intérêts des régions franco-suisse joue à fond, ce qui n'est pas le cas pour le moment. M. Ogi, conseiller fédéral, recevra également un dossier en consultation. Il serait primordial, évidemment, que le dossier qui se traitera à Berne ainsi que celui qui se traitera au niveau des régions débouchent sur les mêmes solutions helvétiques. Cela me paraît être la moindre des choses.

Il y a le feu rouge de la limite du temps de parole qui s'allume; j'espère que ce sera le signe d'un feu vert pour un bon raccordement de la Suisse au réseau TGV.

Weber-Schwyz: Ein glücklicher Zufall will es, dass wir heute den Vorstoss Mühlemann diskutieren können; ich bin auch dankbar für das Votum von Kollege Béguelin, der uns – zusammen mit der Begründung des Bundesrates – auf einen neuen Informationsstand gebracht hat.

Das Thema Informationsstand lohnt, hervorgehoben zu werden. Mir scheint, dass derzeit verschiedene Sprachen gesprochen werden, und ich möchte den Departementsvorsteher bitten, nun dafür zu sorgen, dass wir eine gleiche Sprache sprechen können.

Wenn man den letzten Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der SBB liest – Datum: 30. März 1990 –, so muss man fast annehmen, dieser Jahresbericht sei bereits letzten Herbst geschrieben worden. Da hängt man immer noch der Illusion nach, welche Chancen wir mit der Strecke Mâcon-Genf haben; unterdessen zeichnen sich nun ganz andere Perspektiven ab. Mir scheint, dass man vor allem die Westschweiz darüber informieren muss, welche Situation sich abzeichnet, aber auch, welche Chancen sich vielleicht aus neuen Konzeptionen ergeben. Mir scheint besonders wichtig, heute darüber zu diskutieren und neue Informationen zu fordern, bevor wir die Diskussion über die Neue Europäische Alpentransversale beginnen, denn in dieser Phase ist es notwendig, dass man auf dem neusten Stand der Aktualitäten diskutieren und dann auch die entsprechenden Entschlüsse fassen kann. Mir scheint, dass diese Informationsphase dringend noch eingeschaltet werden muss.

M. Coutau: Le débat que nous entamons maintenant me semble d'une importance tout à fait prioritaire. Je suis heureux que nous ayons l'occasion d'élargir la discussion à l'ensemble des régions du pays qui sont intéressées par un raccordement avec les lignes de haute vitesse en construction autour de nous.

Si j'ai demandé la parole, c'est parce qu'une phrase de la réponse du Conseil fédéral concerne plus particulièrement la Suisse romande et le canton de Genève. Je la cite: «Nous espérons que la France tiendra compte de Genève et de la ligne du Simplon».

Des décisions ont déjà été prises ou sont en train de l'être avant des consultations des régions françaises à ce sujet. Nous en avons eu quelque écho dans les journaux de la semaine dernière. J'ai été un peu étonné de voir des commentaires paraître sous des plumes diverses autorisées à propos de ces informations récentes qui nous viennent de France. Nous avons pu lire un commentaire de la Direction générale

des CFF ainsi qu'un autre du vice-directeur de l'Office fédéral des transports. Ces deux commentaires, Monsieur le Conseiller fédéral, n'étaient pas tout à fait convergents. J'aimerais bien savoir, de votre bouche, lequel des deux il faut prendre au pied de la lettre et dans quelle mesure vous pouvez nous assurer de la suite des efforts que vous avez déjà entrepris, et pour lesquels je vous remercie, pour qu'effectivement les engagements que vous avez pris à coeur de développer avec vos homologues français puissent trouver leur réalisation.

Est-il besoin de rappeler que cet accord sur la ligne du Simplon n'est pas seulement une position que vous avez prise, mais également une position qui, jusqu'à plus ample informé, représente l'unanimité des gouvernements cantonaux romands?

Nous avons parfaitement admis, en Suisse romande, de ne pas considérer la ligne du Mont-Cenis comme une concurrence de celle du Simplon, mais nous estimons que cette nouvelle donne que peut représenter le TGV Rhin-Rhône ne doit pas mettre en péril la vue commune que les cantons romands, avec vous-même Monsieur le Conseiller fédéral, avez développée en faveur de la ligne du Simplon et de la liaison Genève-Mâcon.

Vollmer: Ich habe den Eindruck gewonnen, dass in dieser Diskussion plötzlich ein neuer Mobilitätswahn Platz gegriffen hat. Noch vor wenigen Minuten haben wir verschiedene Vorstösse behandelt, bei denen es um die Verwirklichung eines durch das Volk angenommenen Projektes ging, um die «Bahn 2000». Da haben wir gespürt, wie wir offenbar in unserem Lande nur noch knapp fähig sind, diese durch das Volk beschlossenen Entscheide zu verwirklichen; wie man versucht, durch alle Möglichkeiten hier, in unserem Land, die paar Kilometer Neubaustrecken zu verhindern.

Jetzt hat uns Herr Mühlemann – das ist zwar das Erfrischende – mit seinen Europavisionen auf ein anderes Parkett geführt, auf das Parkett nach dem Motto «höher, schneller, besser, schöner», auf das Parkett der Hochleistungsbahnen. Man erinnert sich offenbar wieder an die schweizerischen Diskussionen um die NHT, als auch einmal dieser Wahn hier Platz gegriffen hatte, als man gedacht hat, das sei nun das Gelbe vom Ei, wenn man möglichst schnell mit Einsparungen von wenigen Minuten die Schweiz durchqueren kann.

Ich frage mich wirklich, ob wir nicht ein bisschen aufpassen und darauf achten müssten, ob wir die Diskussion über «Bahn 2000», die unserem Land eben flächendeckend mehr öffentlichen Verkehr bringen soll, wirklich zusammenbringen können mit diesen Höhenflügen, wie sie jetzt bei den Anschlüssen an ein europäisches Hochleistungsnetz verbreitet wurden.

Ich frage mich auch, ob wir uns überhaupt noch ernsthaft an den Bundesrat wenden und ihn fragen dürfen, ob es nicht eine Katastrophe für die Zukunft der Schweiz werde, wenn wir im Transit umfahren werden. Haben wir nicht in den letzten Jahren gelernt, dass dieser Transit, der einmal Verdienst und Auskommen in der schweizerischen Verkehrswirtschaft gebracht hat, nicht mehr über alle Zweifel erhaben ist und uns in jedem Fall tatsächlich mehr Einkommen und auch mehr Lebensqualität bringt?

Ich kann nicht verstehen, dass man in diesem Saale danach ruft, um jeden Preis Transitbeförderungen durch unser Land zu drücken. Wir haben genügend Probleme mit demjenigen Transit, der uns vom Ausland aufgezwungen wird, und daran sollten wir auch denken, wenn wir diese europavisionäre Debatte über die Hochleistungszüge führen.

Schmidhalter: Ich werde es wirklich so kurz wie möglich machen. Ich wollte nicht sprechen, aber nachdem nun eine prinzipielle Debatte über diesen Anschluss an die Hochleistungsbahnen losgeht, muss ich doch noch zwei Bemerkungen machen:

Wir haben von Anfang an immer festgehalten, dass die Simplon-Tallinie zwei Probleme hat. Eines liegt in Frankreich, das andere in Italien. Beide müssen bilateral gelöst werden.

Ich bin in der «Transalp 2005» Präsident der technischen Arbeitsgruppe; wir waren im Frühjahr bei Herrn Bundesrat Ogi.

An dieser Sitzung haben wir im Namen der sieben Kantone, der sogenannten Commission romande ferroviaire, unseren Standpunkt dargelegt. Zu diesem Zeitpunkt war ganz klar und einheitlich festgehalten worden, dass alle sieben Kantone diese Variante als Anschlussmöglichkeit unterstützen.

Selbstverständlich müssen wir mit der Zeit gehen. Inzwischen sind bestimmte Beschlüsse gefasst worden, aber es weiss niemand richtig, was eigentlich beschlossen wurde und inwieweit man sich an diese Beschlüsse halten wird. Ich habe aber gesehen, dass in der Botschaft der Neat im Artikel 1b ganz ausdrücklich festgehalten ist, dass man die Simplon-Tallinie an das internationale Hochleistungsnetz anschliessen will. Der Grundsatz ist also gegeben, und im Artikel 5 ist eine Formulierung, die sich nur auf diese Strecke Genf-Mâcon bezieht. Ich glaube, dass wir im nächsten Jahr bei der Behandlung der Neat-Botschaft dann diese Frage definitiv regeln können, aber auf keinen Fall heute abend abschliessend zu dieser Frage Stellung beziehen dürfen oder können.

Eine letzte Bemerkung, Herr Bundesrat Ogi: Letzthin hat sich eine Frau aufgeregt, oder es hat sie gestört, dass Sie betreffend PTT vom Golden Girl gesprochen haben. Ich habe mich heute abend aufgeregt, als Sie von der Mini-Neat am Lötschberg gesprochen haben.

Bundesrat Ogi: «Wie man's macht, macht man's falsch», ist man hier geneigt zu sagen.

Wir müssen visionäre Kraft entwickeln. Das möchten wir auch tun, aber dem Rhythmus von Herrn Mühlemann können wir nicht immer folgen. Wenn wir das tun möchten, hält uns Herr Vollmer wieder zurück.

Herr Mühlemann und Herr Béguelin, Sie haben uns nie belästigt. Sie haben uns mit Ihren Ideen bereichert und zum Nachdenken veranlasst. Wir müssen versuchen, das politisch Realisierbare zu tun. Leider können wir vielfach nicht zu den Höhenflügen starten, zu denen Sie uns immer wieder – rhetorisch gekonnt – veranlassen wollen.

Sie sollen sich ruhig gebieterisch melden; wir tun das auch. Wir haben das in letzter Zeit immer wieder getan und werden es nächsten Donnerstag auch wieder bei der europäischen Verkehrsausstellung in München tun, wo man uns die Gelegenheit geben wird, unsere Verkehrskonzeption darzulegen, unsere Überlegungen vorzutragen und auch Verständnis für unsere Verkehrspolitik zu wecken.

Es ist richtig: die Renaissance der Bahn hat um uns herum begonnen, es tut sich viel, sie setzt sich durch, aber sie hat auch Probleme zu bewältigen. Ich bin nicht überzeugt, dass all die Vorstellungen, die hier erwähnt wurden, so rasch realisiert werden, wie Sie das zum Ausdruck gebracht haben. So hat Frau Thatcher in den letzten Tagen – um nur ein Beispiel zu nennen – die Neubaustrecke Folkestone-London wieder in Frage gestellt.

Ueber den Anschluss von Basel-Mülhausen habe ich Sie im Rahmen des Geschäftsberichtes der SBB und der Rechnungsablage orientiert. Wir haben Ende Mai in Basel mit dem französischen Verkehrsminister ein Protokoll unterzeichnet, wonach wir in zwei Arbeitsgruppen den Anschluss dieses wichtigen Flughafens an das SBB- und an das französische Eisenbahnnetz studieren. Die Aufträge sind erteilt. Basel kann damit rechnen, dass wir hier eine Lösung finden werden. Zürich wird sicher später an den TGV-Est oder an den TGV Rhin-Rhône angeschlossen werden.

Den Vorwurf, wir hätten Genf vernachlässigt, möchte ich zurückweisen. Wir kämpfen für den Anschluss von Genf, aber wir bekommen keine Unterstützung. Wir werden nicht verstanden. Ich bilde mir ein, dass es eine Zumutung für die französische Schweiz, für die Romandie, wäre, Basel als Eingangstor zu akzeptieren. Das dürfen wir nicht. Wenn wir irgendwo eine Chance haben zu reüssieren, dann ist es über die Zufahrt Mâcon-Genf.

Wenn das nicht gelingt, sind wir flexibel genug. Der TGV Rhin-Rhône ist noch nicht beschlossene Sache. Darüber gibt es Korrespondenzen. Die «NZZ» vom 7. Juni hat für einmal nicht recht, wenn sie sagt, es sei alles beschlossene Sache. Das stimmt nicht. Aber es ist durchaus möglich, dass der TGV Rhin-Rhône und weiter durch den Mont-Cenis nach Turin und

dann quer durch Italien über Mailand bis nach Triest Tatsache wird, und zwar um den Verkehr aus dem Bereich von Osteuropa aufzunehmen.

Wir können uns dann an diesen TGV anschliessen. Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Wir sind auch bereit, mit den Franzosen darüber zu reden, aber wir müssen in dieser Ausgangslage Schwergewichte setzen. Das Schwergewicht legen wir auf einen direkten Anschluss von Mâcon nach Genf, und zwar, weil hier eine Bündelung des Verkehrs am besten möglich wäre und weil diese Strecke wirtschaftlich auch am meisten brächte.

Denken Sie an Genf mit seinem europäischen Uno-Sitz; denken Sie an die internationalen Organisationen in Genf; denken Sie daran, dass wir alles Interesse haben, dass die Strecke Paris-Genf in zwei Stunden und 20 Minuten zurückgelegt werden kann. Das wollen wir tun. Wenn die Franzosen das nicht akzeptieren, werden wir uns anpassen; wir sind flexibel genug.

Ich darf in diesem Zusammenhang noch sagen, dass man sich auch in Basel Sorgen macht, der TGV Rhin-Rhône könnte die Schweiz umfahren. Wenn wir die Zufahrt Mâcon-Genf nicht aushandeln können, ist die Zukunft des Simplons in Frage gestellt. Dessen müssen wir uns ganz klar bewusst sein. Dass wir uns auch mit der Zukunft beschäftigen, haben wir bereits im letzten Jahr gezeigt, Herr Nationalrat Mühlemann. Wir haben bei der ETH in Lausanne eine Studie in Auftrag gegeben, mit der die Idee der Swissmetro weiter geprüft werden soll. Die Idee der Swissmetro haben wir auch bei der Conférence européenne des ministres des transports deponiert, weil wir glauben, dass wir uns Gedanken machen müssen, wie wir den europäischen Raum sinnvoll gestalten nach dem Jahre 2050.

Die Entwicklung dürfte in Richtung einer Eurometro gehen, wo man die Strecken München-Rom, München-Hamburg, München-Paris in ein bis zwei Stunden zurücklegen kann – nach dem Rohrpostsystem «underground» mit Geschwindigkeiten von über 500 km/h. Wir sind daran, diese Ideen zu studieren. Daran sollten Sie erkennen, Herr Nationalrat Mühlemann, dass wir die von Ihnen verlangte visionäre Kraft nicht verloren haben, trotz «Bahn 2000» und trotz den Schwierigkeiten der Neat, die sicher noch auf uns warten.

Zum Anschluss Stuttgart-Kloten: Ich weiss, das ist eine Priorität von Ihnen. Wir sind daran, die Idee hierzu zu studieren, wobei die Magnetschwebbahn, die Sie erwähnt haben, technisch so weit ausgereift ist, dass sich ihr Einsatz verantworten lässt; aber wir verfolgen ihre Entwicklung ganz gezielt.

Zu den zusätzlichen Informationen, die hier gegeben wurden, bin ich mit Ihnen, Herr Béguelin, einverstanden: Wir haben viele Chancen, und ich möchte Ihnen in aller Form sagen, dass wir diese Chancen nutzen wollen.

Wenn Sie schreiben, wir würden diese Chancen mit einem üblen Trick abtun, ist das nicht fair. Wir kämpfen für den Standort Schweiz, aber Sie sollten uns dann helfen, Ihre grossen Visionen, Ihre grossen Projekte auch rechtzeitig durchzusetzen. Wir haben Prioritäten bei den Zufahrten, ich habe sie erwähnt und komme nicht darauf zurück. Wenn Sie aber sagen, die 1,5 Milliarden Franken für die Zufahrt Mâcon-Genf seien bereits gesprochen, so ist das nicht wahr. Wir wollen die Simplonlinie verbessern. Wir haben hier im Rahmen der «Bahn 2000» Investitionen vor, und wir werden, wenn die Franzosen bereit sind, Genf anzuschliessen, die Fortsetzung zum Simplon sicherstellen und die Linie anpassen. Sie kennen das Projekt.

Wir haben jetzt noch zwei Studien im Gange: Die eine ist eine technische für die Strecke Mâcon-Genf, und die zweite ist eine Finanzstudie. Dass wir hier den Franzosen signalisiert hätten, wir würden das alles bezahlen, das stimmt nicht. Wir müssen sicher helfen, um die Zufahrten sicherzustellen, aber wir haben nicht mit 1,5 Milliarden Franken den Franzosen bereits eine Offerte gemacht.

Wir haben versucht, Herr Nationalrat Weber, im Rahmen der Neat-Botschaft eine internationale Darstellung der Entwicklungen im Eisenbahnbereich vorzunehmen. Wir konzentrierten uns dabei nicht einfach auf Mâcon-Genf, sondern wir hielten fest, was sich tut und welche Pläne entwickelt werden. Eigent-

lich sind wir glücklich, dass die grossen Franzosen uns eingeladen haben, bei diesen Ideen, die sie entwickeln und uns betreffen – vor allem Genf –, dass man uns konsultiert. Aber falls es nicht gelingt, die sieben Kantone, die Herr Schmidhalter erwähnte, auf eine Linie zu bringen, dürfen Sie nicht enttäuscht sein, wenn Ende 1990 oder Anfang 1991 im Elysée zu Paris nicht mit uns, sondern gegen uns entschieden wird.

Zur Frage von Herrn Coutau, wer nun recht habe, ob das Bundesamt für Verkehr oder die SBB. Gerade heute haben die SBB der «NZZ» eine Stellungnahme zukommen lassen: Beim Lesen des redaktionellen Kommentars kann der Eindruck entstehen, die SBB seien anderer Ansicht und würden einseitig das TGV-Projekt Rhin-Rhône gegenüber anderen Projekten vorziehen. Dies trifft nicht zu, und damit ist auch festgehalten, dass auch hier die SBB offen sind. Sie vertreten die Meinung, dass wir Handlungsspielraum behalten müssen, dass wir aber in dieser Situation ein Schwergewicht setzen müssen.

Für den Bundesrat ist – wie das in der Neat-Botschaft festgehalten ist – die Zufahrt Genf-Mâcon-Paris prioritär. Damit wäre Lausanne schneller angeschlossen, als wenn beispielsweise die Zufahrt über Vallorbe ausgebaut werden müsste. Sie werden ja kaum denken, dass eine Führung des TGV über die Strecke Vallorbe, wo nur mit 70 km/h gefahren werden kann, interessant sei!

Ich wäre dankbar, wenn man sich in der Romandie einigen könnte, damit die Schweiz gegen aussen zeigen könnte, was sie will. Im jetzigen Moment ist das leider nicht der Fall!

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

90.300

Motion Béguelin

Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz Raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse de l'ouest européen

Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1990

Angesichts der Entwicklung in Europa, namentlich angesichts der Absicht, so schnell wie möglich die TGV-Verbindung Rhein-Rhône und dazu eine Querverbindung West-Ost zu verwirklichen, wird der Bundesrat eingeladen, rasch ein kohärentes politisches Konzept für den Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu erarbeiten. Es geht namentlich darum, in fortlaufender Zusammenarbeit mit den interessierten französisch-schweizerischen Regionen die Fristen und die erforderlichen Mittel festzulegen für die Verbesserung der Achsen Genf-Lyon (Marseille, Barcelona, Paris und darüber hinaus), Lausanne-Dijon (Paris und darüber hinaus), Bern-Neuenburg-Dijon (Paris und darüber hinaus), Biel-Delémont-Belfort (Paris und darüber hinaus) und Zürich-Basel-Dijon (Paris und darüber hinaus). Diese letzte Verbindung muss selbstverständlich auf das Projekt TGV Ost Paris-Strassburg abgestimmt werden.

Texte de la motion du 5 février 1990

Compte tenu de l'évolution en cours du côté européen, en particulier la volonté de réaliser dans les meilleurs délais le TGV Rhin-Rhône avec sa composante ouest-est, le Conseil fédéral est invité à définir rapidement une politique cohérente de raccordement de la Suisse au réseau ouest européen à grande vitesse. Il s'agit spécialement de déterminer en collaboration continue avec les régions franco-suisse intéressées, les délais et les moyens à mettre en oeuvre pour améliorer les

axes Genève-Lyon (Marseille, Barcelone, Paris et au-delà), Lausanne-Dijon (Paris et au-delà), Berne-Neuchâtel-Dijon (Paris et au-delà), Bienne-Delémont-Belfort (Paris et au-delà) et Zurich-Bâle-Dijon (Paris et au-delà). Cette dernière liaison doit évidemment être mise en harmonie avec le projet du TGV Est Paris-Strasbourg

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Eggenberg-Thun, Martin, Meizoz, Perey, Stappung, Theubet (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le Conseil fédéral n'a pas encore fixé de politique d'ensemble quant au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Dans le cadre de la préparation du dossier sur les nouvelles transversales alpines, il a manifesté quelques intentions. Rien de plus.

Par exemple, dans son communiqué du 10 mai 1989, il affirme que la Suisse serait prête à participer au financement d'une ligne nouvelle Genève-Bourg-en-Bresse. Mais cette intention est d'abord à usage interne suisse, pour donner un «sucre» aux Romands en faveur de la ligne du Simplon, afin qu'ils admettent la primauté du Saint-Gothard dans la question des nouvelles transversales alpines. Mais, maintenant, les données extérieures à la Suisse bouleversent complètement ces éléments internes et nécessitent une stratégie globale nationale sérieuse et crédible:

1. Le 22 novembre 1989, l'Europe des douze a défini à l'échelon politique un réseau européen à grande vitesse.
2. L'axe dit TGV Rhin-Rhône en fait partie intégrante et cet axe contient une composante ouest-est qui intéresse très directement la Suisse.
3. L'axe Lyon-Mont-Cenis-Turin en fait également partie à part entière.
4. En revanche, la ligne (Paris) Dijon-Lausanne-Simplon-Milan en est exclue; elle n'est considérée que comme une «ligne de maillage».

Quant aux régions françaises concernées, la région Rhône-Alpes a officiellement décidé que la liaison directe Mâcon-Genève ne faisait pas partie de ses priorités. Seuls les deux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie soutiennent ce projet qui recueille également la sympathie de la Saône-et-Loire. La région de la Franche-Comté a décidé, lors de la séance du Conseil régional du 15 décembre 1989, d'investir un montant jusqu'à un milliard de francs français dans le TGV Rhin-Rhône, mais aux quatre conditions suivantes:

- a. Inscription du projet TGV Rhin-Rhône au schéma directeur.
- b. Réalisation jusqu'à la fin 1997 d'une première phase Mulhouse-Belfort-Besançon-point de jonction avec la ligne Dijon-Vallorbe.
- c. Achèvement des sections complémentaires vers le sud et vers Paris, au plus tard dans les cinq années suivantes.
- d. Maintien et développement de la liaison transjurane par Dijon-Dôle-Pontarlier et Vallorbe.

La région Alsace soutient évidemment le projet du TGV Est Paris-Strasbourg, plus avancé que le projet Rhin-Rhône. Elle s'est approchée des milieux bâlois et il semble qu'elle ait obtenu à l'époque des promesses d'appuis financiers. Mais ce fait ne doit pas être un obstacle à la définition d'une politique suisse cohérente de raccordement au réseau européen. D'ailleurs, la composante française de la *Regio Basiliensis*, le département du Haut-Rhin et la ville de Mulhouse sont en train d'adapter également leur position à la nouvelle donnée du TGV Rhin-Rhône.

Du côté des cantons de Suisse occidentale, la conférence ferroviaire romande a clairement affirmé sa position le 29 mai 1989 et le 24 octobre 1989: elle soutient la réalisation du mailon «manquant» Genève-Lyon et elle demande l'amélioration des connexions Lausanne-Dijon, Berne-Neuchâtel-Dijon, Delémont-Belfort et Bâle-Mulhouse au projet TGV Rhin-Rhône.

Du côté français, on s'active et on met en place le réseau ferroviaire du siècle prochain. On est prêt à y raccorder la Suisse (les cantons voisins sont très sollicités actuellement), à condition que celle-ci manifeste clairement et rapidement ses intentions, exemptes de contradictions, en harmonie entre cantons

Interpellation Mühlemann Anschluss der Schweiz ans europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz

Interpellation Mühlemann Raccordement de la Suisse au réseau TGV européen

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.670
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1089-1092
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 695

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.