

91.3010

Interpellation Aguet Eisenbahn Aigle–Sépey–Diablerets Nouvel ASD Aigle–Sépey–Diablerets

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1401 – Voir année 1991, page 1401

M. Aguet: Il y a, pour ceux qui ne s'en souviennent pas, un petit train de montagne qui part d'Aigle et qui transporte environ 200 000 voyageurs chaque année dans la vallée des Ormonts. Sa spécificité: il ne reçoit plus d'aide de la Confédération depuis 1983.

Il faut être positif dans les rapports et dans les discussions que nous avons avec le Conseil fédéral. Je commencerai donc par me féliciter de la réponse du gouvernement à la question No 2. Le Conseil fédéral affirme qu'il pourra envisager de revenir sur sa décision au moment où le canton et les communes auront totalement assaini l'ASD et qu'il en résultera des effets positifs sur le volume de transport. Le canton y travaille et il n'est pas seul. Cette affirmation, pour positive qu'elle soit, est tout de même assez maigre. L'Office fédéral des transports et le gouvernement ont peine à dire non à l'ASD en 1982 et oui en 1992, sans posséder d'éléments nouveaux dans leurs dossiers. Or, les éléments nouveaux ne manquent pas. Notre gouvernement pourra donc revenir bientôt sur une décision dont nous nous sommes souvent demandé si elle était fondée en droit: toutes les lignes de chemin de fer de notre pays sont subventionnées, l'ASD ne l'est pas. L'équité et le droit y trouvent-ils leur compte?

Je voudrais rappeler quelques éléments. Tout d'abord, lorsque l'interpellation a été déposée en janvier 1991, il s'agissait de retrouver l'espoir, de remonter le courant défaitiste, de ne pas baisser les bras comme certaines autorités locales envisageaient de le faire, obérées par des déficits d'exploitation beaucoup trop importants pour elles. Depuis lors, un comité s'est constitué qui ne vise pas tant à maintenir l'acquis, mais à créer une ligne moderne apte à bien desservir la vallée pour les prochains siècles.

Ensuite, en style télégraphique, je vous rappelle les éléments fournis par le comité dit «Pour un nouvel ASD». Il indique l'état actuel de la situation. Sur 22 kilomètres de voies, 20,2 sont neuves. Le matériel roulant est neuf: quatre motrices, trois voitures-pilotes. Le garage des automotrices, aux Diablerets, est neuf. Différentes gares ont été rééquipées, elles sont neuves également. La concession est renouvelée pour 50 ans. Que reste-t-il à faire? Il s'agit encore de rénover la ligne de contact, d'effectuer les modifications de tracé permettant de diminuer d'un tiers de temps le parcours et d'en augmenter d'autant l'attractivité, de réaliser la sécurité par un bloc de ligne.

Que représente le remplacement du train par un car, proposition de l'Office fédéral des transports, jusqu'à présent soutenue par le Conseil fédéral? Le temps de parcours sera plus long que celui de l'ASD, dans sa nouvelle formule s'entend. La route est sinueuse, dangereuse, exposée à un glissement de terrain très important et à des chutes de pierres. Il y a impossibilité de rendre un service qualitativement égal à celui du rail et il se pose de grandes difficultés pour respecter les correspondances. Il faudra utiliser plus de 100 000 litres de mazout par année. Le bus circule dans des zones moins habitées que celles desservies par le train, et cela est important à signaler parce que la réponse du Conseil fédéral dit le contraire. La deuxième voie de pénétration dans la vallée serait supprimée. Le démantèlement de la ligne n'a jamais été pris en compte dans les calculs et dans les appréciations financières par rapport à la solution routière.

Quels sont les arguments pour maintenir la voie de chemin de fer? Ce train circule en site propre du côté le plus habité de la

vallée, en dehors du plus grand glissement de terrain permanent de Suisse et, pour la plus grande partie, en dehors des zones d'avalanches. Il est énergétiquement indépendant, grâce à trois usines électriques qui turbinent l'eau de la vallée. La desserte différente du Sépey permet de diminuer de près de moitié les investissements prévus initialement pour finir sa rénovation. Les frais d'exploitation sont abaissés de près de 25 pour cent grâce à une diminution de 30 pour cent du temps de parcours. Trafic et recettes sont en progression de 16 pour cent en 1991. Il est intéressant de noter que c'est la seule ligne capable, du jour au lendemain, de diminuer le temps de parcours de 30 pour cent, et donc d'augmenter dans une proportion similaire le nombre de passagers.

Depuis le dépôt de la réponse du Conseil fédéral, le 24 avril 1991, divers éléments nouveaux sont venus renforcer notre argumentation. Le Conseil d'Etat a publié son rapport sur l'important glissement de La Frasse, le plus important de notre pays. Il apparaît qu'il est impossible de trouver une solution, si ce n'est refaire la route chaque année, comme on le fait déjà depuis de très nombreuses années. On a refait les calculs. La ligne est du bon côté de la vallée, alors que, à cause du Sépey, le Conseil fédéral affirme le contraire. Le temps de déplacement peut être diminué d'un tiers.

Monsieur le Conseiller fédéral, c'est dire que nous reparlerons bientôt de l'ASD. Vous aurez donc le plaisir de revenir sur la mauvaise décision prise il y a déjà dix ans, alors que vous n'étiez pas encore au gouvernement.

Bundesrat Ogi: Wir müssen den Tatsachen ins Auge sehen. Diese Tatsachen zeigen, dass die Bahn Aigle–Sépey–Diablerets (ASD) seit langem ungenügende Resultate erbringt, weshalb der Bundesrat bereits 1982 grundsätzlich die Umstellung auf Busbetrieb beschlossen hat. Kanton und Gemeinden führten die Bahn daraufhin auf eigene Kosten weiter – wobei nicht ganz stimmt, was Sie, Herr Aguet, gesagt haben: Der Bund bezahlt heute eine Abgeltung an die ASD, und diese Abgeltung beläuft sich auf jährlich 230 000 Franken, darum stimmt die Aussage nicht, der Bund habe nichts an die ASD bezahlt.

Nun stehen aber die zweite Tranche der Totalsanierung der Bahn und damit eine Neubeurteilung durch den Bundesrat zur Diskussion. Hier, muss ich sagen, bringt der Vorstoss von Ihnen eben keine neuen Fakten zugunsten einer Aufrechterhaltung der ASD. Diese ersten Resultate sind klar, ich kann sie nicht korrigieren. Bei Kosten von 3,6 Millionen Franken erwirtschaftet die ASD jährlich nur 0,8 Millionen Franken. Es sind 22 Prozent, die aus eigener Kraft erwirtschaftet werden. Die erste Investitionstranche hat der ASD keine zusätzlichen Fahrgäste gebracht. Das ist ja das Problem, es sind keine Leute auf die ASD umgestiegen. Ich muss sagen, auch die Leute des Tals, diejenigen von Diablerets, benutzen die Bahn nicht, sie fahren mit dem Auto. Die Gemeinden stehen gemäss unseren Informationen angesichts der hohen Kosten einer Buslösung inzwischen positiv gegenüber. Sie sollen jetzt umgestimmt werden, wie Sie gesagt haben, indem das zur Totalsanierung der ASD notwendige Investitionsvolumen verkleinert wird. Man spricht heute von 6 Millionen bis 10 Millionen Franken, und das anstelle der ursprünglich budgetierten 19 Millionen Franken.

Das zuständige Bundesamt ist nicht im Besitz dieser redimensionierten Vorlage, Herr Aguet, man hat uns diese nicht zugestellt. Man spricht davon, dass sie auf 6 Millionen bis 10 Millionen Franken verkleinert worden sei, vorher waren immer 19 Millionen im Gespräch. Solche Kürzungen sind – nicht zuletzt aufgrund von vielen Erfahrungen – mit grosser Vorsicht zu beurteilen. Denn vergleicht man die ASD mit anderen Bahnen, die total saniert wurden – ich betone: die total saniert wurden –, dann erscheint uns der vorgesehene Betrag von 6 Millionen bis 10 Millionen Franken eindeutig zu klein. Es ist zu befürchten, dass – da haben wir wiederum Erfahrungen – nach dieser Tranche nochmals eine Erneuerungsetappe folgen wird, spätestens in einigen Jahren, und daran müsste sich der Bund wiederum beteiligen.

Sie sind mir nicht böse, wenn ich sage: Diese Salamtaktik ist etwas gefährlich für den Bund; diese Salamtaktik können wir

nicht akzeptieren – ich muss das zuhänden des Protokolls und auch zuhänden der Geschichte sagen.

Ebenso verfehlt ist der Versuch, die ASD mit dem Argument der Rutschgefährdung der Strasse Aigle–Sépey retten zu wollen. Wir haben die Studien nicht gemacht, die beispielsweise der Kanton gemacht hat. Die kurze Durchsicht einer Studie, die uns zur Verfügung gestellt wurde, zeigt wohl die prekäre Lage der Strasse, aber diese Tatsache, Herr Aguet, kann unsere Haltung gegenüber der ASD nicht ändern. Die Strasse ist wichtig, sie ist sehr wichtig, aber wir müssen wegen dieser Strasse nicht die Bahn sanieren.

Einziger Grund für eine vorläufige Aufrechterhaltung der Bahn – ich möchte Ihnen da entgegenkommen – könnte die Uebernahme der Verbindungsfunktion ins Tal von Les Ormonts in einer Katastrophenlage sein, also wenn die Strasse abrutschen sollte. Da aufgrund der Dringlichkeit die Sanierung sofort erfolgen sollte und allenfalls eine Notstrasse entweder am heutigen Ort oder aber teilweise auf dem Trasse der ASD errichtet werden könnte, ist auch diese «Notnagelfunktion» mit Blick auf die damit verbundenen Kosten nicht gerechtfertigt.

Damit komme ich zum Fazit: Die Finanzlage – Sie haben das immer wieder betont, bei allen Diskussionen um das Budget, um die öffentlichen Transportmöglichkeiten usw. – im öffentlichen Verkehr zwingt uns heute, ganz klare Prioritäten zu setzen. Wir können nicht mehr alle Projekte und alles Wünschbare angehen. Eine schlecht frequentierte Bahn – und das ist leider so – zu unterstützen, kann ja keine prioritäre Aufgabe sein, wenn es bessere Alternativen gibt, und diese liegen vor. Ich habe Ihnen schon mehrmals das Beispiel des Busverkehrs von Frutigen nach Kandersteg erläutert. Die Frequenzen haben sich dank eines besseren Services, einer besseren Dienstleistung, mehr als verdoppelt.

Ich glaube – nachdem ja die Bahn nicht gerade durch die Dörfer fährt, sondern neben den Dörfern vorbei, ich kenne die Gegend sehr gut –, mit einem Busservice könnten diese Leistung und das Angebot an die Bevölkerung in dieser Gegend verbessert werden. Ich möchte Sie deshalb bitten, diese Situation nüchtern zu betrachten und den finanziellen Tatsachen ins Auge zu sehen. Aufgrund dieser Zahlen ist die Interpellation, die eine Unterstützung der Bahn auch für die Zukunft fordert, nicht zu akzeptieren.

Ich bitte Sie deshalb, einem guten Busservice zuzustimmen. Ich glaube, dass auch der Kanton und die Gemeinden, die ja durch eine neue Investition stark belastet würden, diese Belastung sehen. Es wird sehr schwierig sein, diese Belastung zu tragen.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

91.3014

Interpellation David
Regionalverkehr
im Konzept «Bahn 2000»
Trafic régional et RAIL 2000

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1403 – Voir année 1991, page 1403

David: Ich habe die Diskussion zu dieser Interpellation beantragt, weil ich von der schriftlichen Antwort des Bundesrates vom 17. April 1991 nicht befriedigt war.

Sie erinnern sich: Wir haben im Dezember 1987 über das Konzept «Bahn 2000» abgestimmt. Damals hat der Bundesrat dem Volk in Aussicht gestellt, er wolle in der Schweiz ein leistungsfähiges und bis in die Regionen fein abgestimmtes Bahn- und Busnetz schaffen. Er wolle insbesondere – das war für uns aus dem Kanton St. Gallen ein wichtiger Gesichtspunkt – auch für die abseits gelegenen Randregionen etwas tun, sie näher zusammenrücken und besser in Verbindung bringen mit den Zentren der Schweiz.

Inzwischen muss man feststellen, dass der Bundesrat von diesen Ueberlegungen abgekommen ist. In seiner Antwort steht an erster Stelle, es müsse das Angebot der Nachfrage angepasst werden. Insbesondere ist in einem ersten Punkt die Rede von der «Verbesserung des Angebots in nachfragestarken Gebieten». Ich muss Ihnen sagen, Herr Bundesrat Ogi: Wenn wir das im öffentlichen Bahnverkehr zum obersten Ziel erklären, können wir von der Regionalpolitik und der regionalpolitischen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs Abschied nehmen. Sie werden in der Schweiz keine regional wichtige Linie finden, die in diesem Sinn nachfragestark ist.

Die neue Verkehrspolitik gemäss den Richtlinien der SBB läuft darauf hinaus, dass die schwach besiedelten Regionen zugunsten der stark besiedelten Regionen zurücktreten sollen. Wenn wir eine solche Verkehrspolitik betreiben und zusätzlich noch Milliarden Franken in die Transitstrecken hineinstecken, dann fragen sich natürlich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in den Regionen immer mehr: Welchen Sinn hat der öffentliche Verkehr für uns überhaupt noch, wenn die Prioritäten in dieser Richtung gesetzt werden?

Ich glaube auch nicht, dass es stimmt – wie es in der Antwort auf die Interpellation heisst –, dass bereits heute die Massnahmen getroffen seien, um die regionalen Verkehrskonzepte umzusetzen; die Voraussetzungen seien vorhanden. Es wird auf den Leistungsauftrag der SBB verwiesen, auf die Abgeltung der Regionalzugsleistungen der SBB und auf die Finanzierungsartikel des Eisenbahngesetzes. Was die Leute in den Regionen an der Basis, als Konsumenten des öffentlichen Verkehrs, wahrnehmen, ist schlicht und einfach Abbau – Abbau der Dienstleistung, Abbau des Services im öffentlichen Verkehr in den Randregionen. Da muss nach meiner Meinung Gegensteuer gegeben werden, wenn wir der Abstimmung «Bahn 2000» überhaupt noch treu bleiben wollen. Ich glaube nicht, dass wir – weder der Bundesrat noch das Parlament – dazu berechtigt sind, von dieser Zielsetzung jetzt Abstand zu nehmen und die Prioritäten ganz anders zu setzen.

Wenn Sie mir entgegenhalten – ich bin sicher, der Einwand wird kommen, wir hätten nicht für alles Geld, dann stimmt das; wir haben nicht für alles Geld! Aber weshalb man zuerst bei den Schwachen spart – bei den einkommensschwächeren Regionen, bei jenen Reisenden, die ohnehin Mühe haben, zu den Zentren zu gelangen –, das leuchtet mir nicht ein.

Wenn man spart, muss man die öffentlichen Mittel dort sparsam einsetzen, wo schon jetzt zuviel vorhanden ist, wo abgebaut werden kann, ohne dass es den Leuten wehtut. Nach meiner Meinung kann sich die öffentliche Hand im öffentlichen Verkehrssektor nicht einfach so verhalten, wie wenn sie ein Privatunternehmen wäre, und nur noch dort investieren, wo es sich lohnt. Dann können wir den ganzen öffentlichen Verkehr aufheben; wir können ihn privatisieren.

Das alles stünde zur Diskussion. Aber dann sind wir weg vom Gleis «Bahn 2000». Wir begeben uns in eine ganz neue und andere Richtung. Ich glaube nicht, dass dies dem damaligen Volkswillen entspricht.

Ich setze mich hier unter anderem auch deshalb so vehement für diese Geschichte ein, weil ich damals – vor jener Abstimmung – in unserem Kanton herumgereist bin, an x Abstimmungsveranstaltungen teilgenommen habe, mit Leuten diskutiert und ihnen in der Hoffnung auf diese Verfassungsgrundlage Versprechungen gemacht habe. Heute muss ich den gleichen Leuten sagen: Leider kann das Versprochene jetzt nicht eingehalten werden; der Bundesrat orientiert sich in eine andere Richtung. Ich sage Ihnen: Das passt mir nicht. Ich bitte den Bundesrat, diese Zielrichtung nochmals zu überdenken.

Interpellation Aguet Eisenbahn Aigle-Sépey-Diablerets

Interpellation Aguet Nouvel ASD Aigle-Sépey-Diablerets

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3010
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	351-352
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 995

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.