

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.

Bundesrat Ogi: Herr David, ich muss Ihnen sagen: Das, was Sie jetzt gesagt haben, stimmt schlicht und einfach nicht. Der Bundesrat wird Ihnen in einer Botschaft, die er in den nächsten Wochen vorlegen wird, einen neuen Rahmenkredit von 1,44 Milliarden Franken beantragen. Ich werde dann gut schauen, ob Sie diesem Antrag zustimmen werden. Wir wollen in den nächsten Jahren, 1993 bis 1997, damit über 3 Milliarden Franken für die KTU-Unternehmungen auslösen.

Wenn Sie heute sagen, wir hätten von dieser Zielsetzung Abstand genommen, dann stimmt das nicht. «Bahn und Bus 2000» werden gebaut; das wird realisiert. Aber «Bahn und Bus 2000» konzentrieren sich nicht nur auf die Hauptachsen, sondern beziehen natürlich auch die KTU-Unternehmungen mit ein. Herr David, diese KTU-Unternehmungen werden nicht vernachlässigt.

Ich werde 1997 – wenn ich noch im Amt bin – genau schauen, ob diese 1,44 Milliarden Franken aufgebraucht wurden. Ich sage Ihnen nur: Beim letzten Rahmenkredit für die Privatbahnen hat man sich vielerorts sehr schwergetan, diesen Kredit zu beanspruchen, diese Mittel zu brauchen, sie zu investieren. Wir subventionieren ja nur – die Kantone und die Privatbahnen müssen natürlich auch ihren Teil leisten –: 1,44 Milliarden Franken für die KTU-Unternehmungen und – Sie wissen es – rund 7 Milliarden Franken für «Bahn und Bus 2000»; wir möchten diesen Betrag bei 7 Milliarden Franken real heute einfrieren. Es kommt noch die Neat hinzu. Von all diesen drei Anstrengungen – Rahmenkredit, «Bahn und Bus 2000» und Neat – profitiert die ganze Fläche.

Aber etwas, Herr David, muss ich Ihnen schon sagen: Wir wollen natürlich auch eine sinnvolle Nachfrage befriedigen. Wenn wir die einzelnen Strecken analysieren, dann müssen wir zum Teil sehr erschreckende Zahlen zur Kenntnis nehmen. Dazu kommt der betriebswirtschaftliche Gesichtspunkt, der hier natürlich auch beurteilt werden muss und beurteilt werden darf. Deshalb wollen wir nur eine sinnvolle Nachfrage befriedigen. Wir wollen und müssen auch tiefere Kosten anstreben. Aber wir wollen die Leistungen verbessern; das ist unsere Zielsetzung.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, uns zu helfen, damit wir diese «Bahn 2000» auch etwas rascher realisieren können. Ich muss Ihnen sagen: Sie kommt zu langsam voran. 5 Prozent des Projekts sind im Bau, und bei etwa 20 Prozent läuft das Verfahren. Man könnte manchmal den Eindruck bekommen, das Schweizer Volk habe am 6. Dezember 1987 nicht abgestimmt. Lassen Sie uns «Bahn 2000» realisieren, lassen Sie uns diesen Auftrag des Volkes erfüllen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, hier vielleicht noch etwas zu warten, bis nicht nur 5 Prozent gebaut sind, sondern bis endlich diese «Bahn 2000» gebaut ist; dadurch wird auch eine Optimierung des Regionalverkehrs möglich. Aber es braucht noch etwas Geduld. Deshalb möchte ich Sie bitten, auch weiterhin für «Bahn 2000» einzustehen.

Ich möchte Sie einladen, Herr David: Bitte gehen Sie auch auf Achse, wenn es vor dem 27. September 1992 darum geht, die Neat zur Annahme zu empfehlen. Ich danke Ihnen für Ihren Einsatz.

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

91.3049

Interpellation Carobbio Transport gefährlicher Güter. Sicherheitsmassnahmen

Interpellanza Carobbio Trasporto di sostanze pericolose. Misure di sicurezza

Interpellation Carobbio Transport de marchandises dangereuses. Mesures de sécurité

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1404 – Voir année 1991, page 1404

On. **Carobbio:** Il problema dei treni che trasportano merci pericolose, in particolare del treno Basilea-Chiasso che trasporta cloruro di vinile, si è già lungamente discusso in questo Parlamento e diversi deputati hanno richiesto al Dipartimento dei trasporti pubblici misure tali da evitare possibili rischi alla popolazione.

L'interpellanza che ho presentato in realtà solleva un problema molto particolare che riguarda le misure da prendere da parte delle FFS per quanto riguarda la velocità di quei treni.

La risposta che il Consiglio federale mi ha dato mi ha lasciato parzialmente insoddisfatto. Posso prendere atto con soddisfazione che alcune misure – è la prima parte della risposta – sono state prese per cercare di ridurre il surriscaldamento delle ruote in occasione delle frenate, e quindi per cercare di limitare pericolosi incidenti.

Per contro non posso essere soddisfatto della conclusione della risposta quando il Consiglio federale dice che, stando alle conoscenze attuali, non è possibile accettare la richiesta degli ambienti sindacali e dei macchinisti che chiedevano una misura generale di riduzione della velocità di questi treni da 100 a 80 chilometri all'ora.

Io credo che il pericolo rappresentato da possibili incidenti è molto più importante dei motivi dati qui dal Consiglio federale nel senso che bisogna evitare al massimo più lunghe fermate di questi treni nelle stazioni.

Ma detto questo ed espressa la mia insoddisfazione per la parte finale della risposta a me interessa a questo punto, avere dal Consiglio federale – e spero che me le possa dare – delle indicazioni per quanto concerne la valutazione dei rischi che su incarico dell'Ufficio federale dei trasporti le FFS hanno svolto sulla linea Basilea-Chiasso l'anno scorso. Nella risposta si dice infatti che l'interpretazione dei dati raccolti sarebbe iniziata ancora nell'anno 1991 e avrebbe potuto servire a verificare quali ulteriori misure di sicurezza potrebbero essere adottate. Si aggiunge anche che la valutazione di quei dati avrebbe potuto anche portare a valutare meglio le conseguenze di una limitazione generale della velocità.

Perciò, on. Consigliere federale Ogi, desidero avere una risposta su questo punto. Precisamente se la raccolta dei dati dell'inchiesta svolta è stata portata a termine e quali conclusioni è stato possibile tirare e se i dati raccolti suggeriscono o meno di aderire alla misura richiesta nell'interpellanza, di ridurre cioè la velocità generale dei treni che trasportano merci pericolose sulle linee delle FFS, in particolare sulla linea Chiasso-Basilea.

Weder Hansjürg: Es ist tatsächlich so, wie Herr Carobbio sagt: Die Antwort des Bundesrates kann nicht befriedigen. Es müssen nach unserer Auffassung Mittel und Wege gefunden werden, um die Transportgefahren generell auszuschalten. Ich lege das an einem anderen Beispiel dar:

Zwölf- bis vierzehnmals pro Jahr werden abgebrannte Brennelemente aus den AKW Beznau I und II und Gösigen durch den Kanton Aargau, danach durch den Kanton Baselland und dann mitten durch den Kanton Basel-Stadt gekarrt.

Interpellation David Regionalverkehr im Konzept «Bahn 2000»

Interpellation David Trafic régional et RAIL 2000

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	91.3014
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	352-353
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 996

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.