

91.3374

Interpellation Bircher Silvio**Seetalbahn-Sanierung
und Aufrechterhaltung
der Regionalverkehrslinien****Réfection
du chemin de fer du Seetal
et maintien des lignes régionales***Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1991*

Das Bundesamt für Verkehr hat eine erneute Ueberprüfung des Grundsatzentscheidendes des Bundesrates zur Seetalbahn-Sanierung angekündigt. Die Reaktionen von seiten der betroffenen Kantone Aargau und Luzern waren heftig, und in der Bevölkerung ist eine grosse Verunsicherung und Enttäuschung festzustellen. Dies besonders deshalb, weil der Bundesrat bereits 1979 seine Zustimmung zur Bahn-Sanierung gegeben hat, die Bundesinstanzen in allen Phasen des bisherigen Planungs- und Entscheidungsprozesses massgeblich mitgewirkt haben und sich die Randbedingungen in den letzten Jahren eher zugunsten des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs verändert haben. Der Bundesrat wird deshalb, auch in Kenntnis des neuesten Zusatzberichts der Aargauer Regierung, um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Teilt er die Meinung, dass die Seetalbahn eine bedeutende Linie des Regionalzugnetzes darstellt, welche die Lücke zwischen Lenzburg, Reinach-Menziken und Luzern schliesst?
2. Anerkennt er ihre Funktion als Zubringer zu den SBB-Hauptlinien, als Güterverkehrsbahn, als Vorortsbahn der Grossagglomeration Luzern sowie als Basis für regionale Busnetze?
3. Sieht er auch die Notwendigkeit zur Sanierung aus Gründen der Verkehrssicherheit und der technischen Vernachlässigung sowie zur Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit (durch den Einbezug von Reinach-Menziken)?
4. Der Bundesrat wird gesamthaft um eine längst fällige Erklärung zum Stellenwert der Regionalzugslinien gebeten. Diese geraten mehr und mehr unter Druck durch den Ausbau der Gütertransitlinien auf der Schiene. Der Aargau befürchtet und könnte nicht akzeptieren, dass Teile des Regionalverkehrs auf Kosten des Huckepack-Korridors und später der neuen Alpen-transitlinien geopfert oder vernachlässigt würden. Die vom Kanton Aargau erstellten Berechnungen über die entstehenden Kapazitätsengpässe belegen dies.

Texte de l'interpellation du 4 octobre 1991

L'Office fédéral des transports a annoncé qu'il procéderait à un réexamen de la décision de principe du Conseil fédéral concernant la réfection du chemin de fer du Seetal. Les réactions des cantons concernés, l'Argovie et Lucerne, ont été très vives; on constate une grande inquiétude et une grande déception dans la population, notamment parce que le Conseil fédéral avait déjà donné son assentiment en 1979, que les autorités fédérales avaient participé de façon déterminante à toutes les étapes de la procédure de planification et de décision et que les conditions accessoires avaient évolué ces dernières années dans un sens plutôt favorable à l'aménagement des transports publics. Le Conseil fédéral est en conséquence invité à répondre, compte tenu notamment du récent rapport complémentaire du gouvernement argovien, aux questions suivantes:

1. Est-il aussi d'avis que la ligne de chemin de fer du Seetal constitue un maillon important du réseau de chemins de fer régionaux et sert à combler la lacune qui existe dans ce réseau dans le secteur Lenzbourg, Reinach-Menziken et Lucerne?
2. Reconnaît-il la fonction de cette ligne qui draine le trafic régional vers les axes principaux des CFF, assure le transport des marchandises ainsi que le trafic des faubourgs de l'agglomération de Lucerne et sert de base au réseau local de cars?

3. Reconnaît-il aussi la nécessité d'assainir cette ligne dont les installations techniques ont été négligées, pour assurer la sécurité du trafic et augmenter sa rentabilité (en incluant Reinach-Menziken)?

4. Le Conseil fédéral, en tant qu'autorité collégiale, est prié de faire une déclaration, attendue depuis longtemps, sur les lignes régionales de chemin de fer. Celles-ci sont de plus en plus affectées par l'aménagement des voies de transit de marchandises par rail. L'Argovie redoute que certains secteurs du réseau régional soient sacrifiés ou négligés au profit d'un corridor de ferroutage et plus tard des nouvelles lignes de transit à travers les Alpes; ce canton ne saurait accepter une telle évolution. Les calculs concernant les problèmes de capacité établis sur la demande de ses autorités le prouvent.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Keller Anton, Loretan, Meier Samuel, Thür (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. November 1991

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 13 novembre 1991*

Der Beschluss des Bundesrates betreffend die Seetalbahn-Sanierung geht auf das Jahr 1979 zurück. In der Zwischenzeit ergab die von den Kantonen überarbeitete Planung ein Investitionsvolumen von rund 600 Millionen Franken. Der Bundesratsbeschluss von 1979 bezog sich auf ein Volumen von 250 Millionen Franken.

Die Intervention des Bundesamtes hat nicht nur Verunsicherung und Enttäuschung hervorgerufen. Ebenso zahlreich waren Stimmen, die zur Vorsicht mahnten. Dabei war nicht so sehr die Seetalbahn als solche, jedoch der vorgesehene Ausbaugrad Gegenstand der Kritik.

Der Bundesrat erachtet es als seine Pflicht, im Lichte der grundsätzlich neuen Rahmenbedingung die Frage der Seetalbahn-Sanierung nochmals zu prüfen. Das zuständige Bundesamt hat zu diesem Zweck von den Kantonen ergänzende Unterlagen verlangt. Der Bundesrat wird gestützt darauf in der ersten Hälfte des Jahres 1992 über das weitere Vorgehen entscheiden. Dabei geht es sowohl um die grundsätzliche Frage einer Sanierung als auch um eine Beurteilung einzelner Projekte und deren sinnvolle zeitliche Staffelung. Für den Bundesrat werden dabei die folgenden Gesichtspunkte massgebend sein:

1. Die Seetalbahn liegt bezüglich der Bedeutung im unteren Mittelfeld der Regionallinien der SBB. Die Auslastung ist verhältnismässig gut. Dagegen ist die Kostendeckung im Verhältnis zum Umsatz eher bescheiden. Dies verpflichtet den Bundesrat angesichts der hohen Sanierungskosten, die künftige Aufgabe und Stellung dieser Linie mitzuberücksichtigen. Dabei scheint die Bedienung der Stichlinie Beinwil–Beromünster auf der Schiene aufgrund der heutigen Ergebnisse kaum mehr gerechtfertigt.
2. Ein Vorteil der Seetalbahn liegt in ihrer Bedeutung als Vorortsbahn der Agglomeration Luzern und im Regionalverkehr zwischen Reinach-Menziken und Lenzburg. Ob sie dagegen im Güterverkehr weiterhin wichtige Aufgaben wahrzunehmen hat, hängt von der generellen Strategie der SBB ab.
3. Massgeblich für eine Sanierung der Seetalbahn ist die Hebung der Sicherheit. Gerade der jüngste Unfall mit tödlichem Ausgang zeigt, dass die Sicherheit heute als ungenügend zu betrachten ist. Ob bei einer Sanierung der Einbezug von Reinach in die Seetalbahn-Hauptlinie eine verbesserte Wirtschaftlichkeit erbringt, ist heute noch nicht erwiesen. Zu dieser Frage haben die zusätzlichen Unterlagen der Kantone Aargau und Luzern weiteren Aufschluss zu geben.
4. Der Nationalrat hat in der Septembersession 1991 ein Postulat seiner Verkehrskommission überwiesen, in dem er vom Bundesrat einen Bericht zum Regionalverkehr verlangt. Der

Bundesrat will darin seine Haltung zum öffentlichen Regionalverkehr darlegen. Die Ergebnisse des Berichtes werden auch bei der Seetalbahn-Sanierung zu berücksichtigen sein.

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

91.3328

Interpellation Berger

Bedrohte Stromversorgung

Menace sur l'approvisionnement en électricité

Wortlaut der Interpellation vom 1. Oktober 1991

Die Bekanntgabe des Programms «Energie 2000» durch den Bund fällt mit einer Schwächung der schweizerischen Stromversorgung zusammen:

– Die Elektrizitätsgesellschaften müssen Milliarden in ausländische Elektrizitätswerke investieren, um in Zukunft die Stromlieferungen sicherzustellen.

– Der unerlässliche Ausbau der Transportkapazitäten ist, wie z. B. bei der Hochspannungsleitung Galmiz–Verbois, in Verzug.

– Die SBB befürchten, dass ihnen für die Leistungen, die sie in Zukunft zu erbringen haben («Bahn 2000», Alpen transit), die notwendige Energie fehlt.

– Unternehmungen der Industrie beabsichtigen, ihre Produktion ins Ausland zu verlegen, weil sie befürchten, dass die Stromversorgung nicht ausreicht oder zu teuer wird.

Ich ersuche den Bundesrat daher, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie gedenkt der Bundesrat eine ausreichende Stromversorgung sicherzustellen, damit unsere Wirtschaft wettbewerbsfähig und auf dem neuesten Stand bleibt?

2. Wie sieht er die Beschaffung der grossen Mengen an zusätzlicher Energie, die notwendig sein wird, um eine systematische Umweltschutzpolitik betreiben zu können (Behandlung der Abwässer, Reinigung der Rauch- und Auspuffgase, Herstellung von Schutz- und Messgeräten und -ausrüstungen, Aufbau von Infrastrukturen für die Entwicklung der erneuerbaren Energie usw.)?

3. Was wird der Bundesrat unternehmen, damit die Schweiz weiterhin selbständig ihre Stromversorgung sicherstellen kann und in diesem Bereich nicht zunehmend vom Ausland abhängig wird?

4. Was gedenkt die Regierung zu tun, damit die Verwirklichung der notwendigen Einrichtungen und Infrastrukturen nicht mehr durch die missbräuchliche Benützung des Beschwerdeverfahrens durch gewisse Umweltschutzorganisationen beeinträchtigt, ja sogar verunmöglicht wird?

5. Wie will der Bundesrat verhindern, dass es durch die neuen gesetzlichen Massnahmen, die in Vorbereitung sind, über kurz oder lang zu einem künstlichen Mangel an Stromenergie in unserem Land kommt?

Texte de l'interpellation du 1er octobre 1991

Le lancement du programme de la Confédération «Energie 2000» coïncide avec une fragilisation de l'approvisionnement de la Suisse en électricité:

– Les compagnies d'électricité sont contraintes d'investir des milliards dans des centrales étrangères pour assurer les fournitures futures.

– L'indispensable renforcement des capacités de transport, à l'exemple de la ligne à très haute tension Galmiz–Verbois, prend du retard.

– Les CFF craignent de manquer de l'énergie nécessaire pour satisfaire les prestations futures qu'ils devront assumer (RAIL 2000, transversales alpines).

– Des entreprises industrielles envisagent de déplacer des activités de production à l'étranger par crainte de manquer d'électricité, ou de la payer trop chère. Compte tenu de ce qui précède, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment le Conseil fédéral entend-il assurer un approvisionnement suffisant en énergie électrique pour sauvegarder la compétitivité et la modernisation de notre économie?

2. Comment envisage-t-il de se procurer les grandes quantités d'électricité supplémentaires qui seront nécessaires pour promouvoir une politique systématique de protection de l'environnement (traitement des eaux usées, épuration des fumées et des gaz d'échappement, production d'équipements et d'appareils de mesures et de protection, fabrication des infrastructures pour le développement des énergies renouvelables, etc.)?

3. Que va faire le Conseil fédéral pour que la Suisse conserve la maîtrise de son approvisionnement en électricité et ne glisse pas progressivement sous la coupe de pays étrangers dans ce domaine?

4. Que compte faire le gouvernement pour que la réalisation des aménagements et des infrastructures nécessaires ne soit plus entravée, voire empêchée, du fait de l'utilisation abusive des procédures de recours par certaines associations écologistes?

5. Comment le Conseil fédéral entend-il éviter que les nouvelles mesures législatives en préparation ne débouchent, à terme, sur une pénurie artificielle d'énergie électrique dans notre pays?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Blocher, Bonny, Cincera, Etique, Fischer-Hägglingen, Frey Claude, Friderici Charles, Giger, Gros Jean-Michel, Guinand, Hess Otto, Jeanerret, Leuba, Massy, Neuenschwander, Pery, Philipona, Reimann Maximilian, Revaclier, Rutishauser, Savary-Vaud, Seiler Hanspeter, Theubet, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch (27)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 20. November 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 20 novembre 1991

1. Selon l'article énergétique (art. 24 octies cst.), la politique de l'énergie vise un approvisionnement énergétique suffisant, diversifié et sûr, économique et peu polluant, ainsi que l'utilisation économe et rationnelle de l'énergie. Même avec cet article constitutionnel, l'approvisionnement en électricité relève avant tout de l'économie privée; le programme «Energie 2000», établi à la suite du scrutin du 23 septembre 1990, doit contribuer à en assurer la sécurité. Il faut promouvoir avant tout l'utilisation économe et rationnelle de l'électricité en créant des conditions qui favorisent le recours aux ustensiles et appareils efficaces, sur le plan énergétique, et les économies d'électricité dans le bâtiment, ainsi que l'adoption de tarifs équitables, conformes aux recommandations du DFTCE de mai 1989 à ce sujet. De plus, il convient d'augmenter l'apport des nouvelles énergies renouvelables (0,5 pour cent de la production totale d'électricité en l'an 2000), des forces hydrauliques (+ 5 pour cent) et des centrales nucléaires existantes (+ 10 pour cent de puissance). Seuls des efforts nettement accrus à tous les niveaux permettront d'atteindre ces buts.

2. Malgré le surcroît d'efforts consenti au titre d'«Energie 2000», la demande d'électricité continuera de croître jusqu'au tournant du siècle, quoique de façon atténuée. L'industrie de l'électricité s'est assuré les fournitures nécessaires pour y faire face grâce à des droits de prélèvement à l'étranger. Ceux-ci augmenteront, d'ici à l'an 2000, pour atteindre une puissance équivalant à 2,5 grandes centrales nucléaires. Les responsables de ce secteur admettent que cela devrait suffire pour ré-

Interpellation Bircher Silvio Seetalbahn-Sanierung und Aufrechterhaltung der Regionalverkehrslinien

Interpellation Bircher Silvio Réfection du chemin de fer du Seetal et maintien des lignes régionales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3374
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2511-2512
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 759

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.