

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Ständerat – Conseil des Etats

1992

Herbstsession – 6. Tagung der 44. Amtsdauer
Session d'automne – 6^e session de la 44^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Montag, 21. September 1992, Nachmittag
Lundi 21 septembre 1992, après-midi

17.15 h

Vorsitz – Présidence: Frau Meier Josi

Präsidentin: Session und Sitzung sind eröffnet; ich wünsche Ihnen allen einen guten Auftakt zu einer reich befrachteten Session.

Ich hätte heute sehr gerne meinem Standeskollegen Robert Bühler hier zum Geburtstag gratuliert. Leider ist er letzte Woche sehr schwer krank gewesen und noch nicht ganz genesen. Ich hoffe, dass er nächste Woche wieder unter uns sein wird.

Als unseren «neuen» Ratsweibel möchte ich Herrn Staub begrüßen. Wir freuen uns, ihm in unserem Rat wiederzubegegnen. Er hat dieses Amt hier schon früher ausgeübt und kennt es also bestens. Sie alle können ihm Ihr volles Vertrauen schenken.

92.039

Konzessionierte Transportunternehmungen. Rahmenkredit Entreprises de transport cessionnaires. Crédit de programme

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. April 1992 (BBl III 440)
Message et projet d'arrêté du 1^{er} avril 1992 (FF III 434)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Danioth, Berichterstatter: Auf Ende dieses Jahres läuft der 7. Rahmenkredit zur Förderung Konzessionierter Transportunternehmungen (KTU) aus und wird auch erschöpft sein.

Rechtsgrundlage für die in der Regel in Fünfjahresperioden zusammengefassten, vorab für technische Verbesserungen gewährten Bundesbeiträge bildet Artikel 56 des Eisenbahngesetzes. Von 1958 bis heute summierte sich das Beitragstotal der Eidgenossenschaft auf 2,7 Milliarden Franken. Diese Bundeshilfe hat wesentlich dazu beigetragen, dass der Leistungsstandard im Regionalverkehr mit den gestiegenen Anforderungen Schritt halten konnte.

Zwar haben die vom Bund geleisteten Investitionsbeiträge in absoluten Zahlen kontinuierlich zugenommen. Im Verhältnis zu den kantonalen Anteilen sind sie indessen seit dem 6. Rahmenkredit, also seit 1981, real zurückgegangen und haben seither weniger als die Hälfte des gesamten Investitionsvolumens betragen.

Auch mit dem nun vorliegenden 8. Rahmenkredit für die Jahre 1993–1997 wird – obschon erstmals die Milliardengrenze überschritten wird – dieser Trend fortgesetzt, beträgt doch der Bundesanteil gesamthaft noch 42 Prozent.

Ein weiteres, nach Auffassung der Kommission bedeutsames Novum darf positiv hervorgehoben werden. Erstmals wurden anstelle ermessensweiser Tranchen die Kantone und die KTU auf ein einheitliches und zielgerichtetes sowie bedürfnisgerechtes Programm verpflichtet. Dabei galt als finanzielle Vorgabe das reale Volumen des 7. Rahmenkredites, das mit dem BIP-Wachstum von 1986–1990 hochgerechnet und für alle KTU auf allgemeingültige Kriterien festgelegt wurde. Investitionen in die Infrastruktur und die Behebung von Sicherheitsmängeln hatten dabei Vorrang vor Anschaffungen von Rollmaterial. Im Sinne eines effizienteren Mitteleinsatzes sollen die einzelnen Unternehmen vermehrt zur Zusammenarbeit motiviert werden. Solche Kooperationsbereiche machte die Kommission etwa in den Belangen der gemeinsamen Anschaffungen, des Unterhaltes und der Werkstätten, aber auch des kollektiven Einsatzes von Spezialisten aus.

Dieses Vorgehen bedingte, dass die KTU ihre Eingaben in einem formell gleichen Rahmen auszuarbeiten und das Ganze in ein transparentes und vergleichbares Unternehmensleitbild einzugliedern hatten.

Es ist unverkennbar, dass hier Elemente der neuen Verkehrsphilosophie im Regionalverkehr aufscheinen, welche in einer stärkeren Eigenverantwortlichkeit im Rahmen einer autonomen Mittelverwendung und einer verbesserten Gleichbehandlung der Regionen zu suchen ist. Dies schliesst eine zweckgerichtete Verwendung der Mittel nicht aus, soll doch der 8. Rahmenkredit dem Controlling-Projekt der Finanzverwaltung unterstellt werden.

Dieses straffe und transparentere Planungsprozedere ergab für Investitionsvorhaben eine Summe von rund einer Milliarde Franken, inklusive Reserve für Naturschäden usw., wozu eine Aufstockung für die Rhätische Bahn im Zusammenhang mit den Zufahrtsverhältnissen im Bereiche des Bahnhofes Chur von 140 Millionen Franken und die Aufrechnung einer mittle-

ren Teuerung von 300 Millionen Franken kommen. Das ergibt somit die insgesamt beantragten 1440 Millionen Franken.

Obwohl diese grosse Streichaktion – wir dürfen sie als solche bezeichnen – die ursprünglichen Begehren der KTU auf weniger als die Hälfte zusammenschumpfen liess, ergab sich am Schluss, aufgrund einer – wie mir scheint – gerechten Prioritätensetzung, eine mittlere Zufriedenheit. Das kann für die Lösung der anstehenden Grundsatzfragen im Regionalverkehr immerhin als Hoffnungsschimmer bezeichnet werden und hat – ich möchte das hier gerne erwähnen – sowohl dem BAV wie dem Departement ein Kompliment der Kommission eingetragen. Zusammen mit den Eigenleistungen können damit immerhin 80 Prozent des realistischen Investitionsbedarfs gedeckt werden.

Soweit zur rechtlichen, technischen und finanziellen Seite des beantragten Rahmenkredites. Beifügen möchte ich noch einige politische Aspekte.

Vorerst der wirtschaftspolitische Gesichtspunkt: Zusammen mit den Leistungen der Kantone und der Unternehmungen selber dürfte damit in den kommenden fünf Jahren ein Investitionsvolumen von rund 3 Milliarden Franken ausgelöst werden. Weil rund zwei Drittel der Mittel in die Substanzerhaltung der Bahnen fließen, dürfte daraus für die Bauwirtschaft ein wertvolles Beschäftigungspotential resultieren.

Der regionalpolitische Aspekt: Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten öffentlichen Verkehrsnetze der Welt. Für nicht weniger als 97 Prozent der Haushalte steht im Umkreis von einem Kilometer ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung. Das ist eine gewaltige Leistung.

Im Jahre 1990 transportierten die KTU 1320 Millionen Personen oder knapp 80 Prozent aller Fahrgäste im öffentlichen Verkehr. Sie beschäftigten rund 27 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder 41 Prozent, während auf die SBB 56 Prozent und auf die Postautobetriebe 3 Prozent entfielen.

Die dezentrale Struktur bedeutet eine feste Verankerung des öffentlichen Verkehrs in allen Regionen unseres Landes. In vielen Gegenden wären ohne die KTU der Anschluss an die allgemeine Mobilität für einzelne Bevölkerungsschichten, aber auch eine touristische Entwicklung nach wie vor undenkbar.

Gestatten Sie mir, dass ich als Beispiel die Furka-Oberalp-Bahn aus meiner engeren Heimat heranziehe. Sie ist ja nicht nur Ost-West-Transversale und verbindet damit drei Gebirgskantone, sondern sie ist auch für die Talschaften des Goms, des Urserentales und des Tavetsch mit deren klimatisch exponierten Verhältnissen oft die einzige Verbindung zur Aussenwelt. Dies illustriert die Bedeutung solcher Linien als eigentliche Lebensnerven für ganze Talschaften und schliesslich – Sie werden es mir nicht verargen – die allgemeine verkehrspolitische Dimension der Vorlage.

Die Schweiz schickt sich an, ihre nationale und internationale Verkehrspolitik neu zu definieren. Am Vorabend von wichtigen Weichenstellungen, die weit in das 21. Jahrhundert hineinwirken, ergibt sich für unser Parlament die willkommene Gelegenheit, ein klares Bekenntnis zur Erhaltung und weiteren Verstärkung des öffentlichen Regionalverkehrs abzulegen. Der Bund darf und wird sich nicht aus der flächendeckenden Verkehrsversorgung zurückziehen. Diese Aufgabe dürfen wir nicht auf dem Altar von Grossprojekten und internationalen Projekten wie «Bahn 2000» und Neat opfern. Mit einem positiven Signal machen wir deutlich, dass nicht das eine auf Kosten des anderen gehen darf. Nur ein sinnvolles Zusammenwirken klein- und grossräumiger Verkehrsverbindungen ist im Hinblick auf eine ausgewogene Siedlungsstruktur unseres Landes wie auch aus Rücksicht auf die sensible Oekologie verantwortlich.

Im Namen der geschlossenen und einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen Eintreten und Zustimmung zu diesem Beschluss.

Gadient: Ich bin für Eintreten auf die Vorlage und für deren Gutheissung. Um dem Bund gestützt auf das Eisenbahngesetz die Möglichkeit zu geben, den Konzessionierten Transportunternehmungen Beiträge für technische Verbesserungen, die Aufrechterhaltung des Betriebes und andere Massnahmen zu gewähren, benötigen wir jeweils solche Rahmen-

kredite, die unter Einbezug weiterer Mittel, insbesondere der Kantonsanteile, ein Investitionsvolumen – diesmal von über 3 Milliarden Franken – auslösen.

Als Vertreter des grössten Privatbahnkantons unseres Landes stelle ich fest, dass der Kreditbetrag zwar nicht unerheblich unter dem errechneten und ausgewiesenen Bedarf liegt, wir ihn aber mit Blick auf die angespannte Situation bei den Bundesfinanzen als vertretbar erachten. In solchen Situationen muss man auf das Verständnis aller, also auch der von diesen Beiträgen Abhängigen, zählen können.

Die Bedeutung des Regionalverkehrs ist bekannt. Sie wurde heute vom Kommissionspräsidenten im einleitenden Votum noch einmal in überzeugender Art dargestellt. Die Förderung des Regionalverkehrs ist eine erstrangige, auch staatspolitische Aufgabe. Der 8. Rahmenkredit schliesst sich nahtlos an den 1992 auslaufenden 7. Rahmenkredit an. Er ist aber auch zeitgerecht, dies mit Blick auf die Neat-Abstimmung. Ich möchte das unterstreichen, was unser Kommissionspräsident soeben gesagt hat: zeitgerecht, weil der Bundesrat damit Gelegenheit erhält, im ganzen Lande hörbar sein Bekenntnis zum Regionalverkehr und zur Notwendigkeit eines modernen, von den Konzessionierten Transportunternehmungen betriebenen Transportsystems abzulegen. Die Konzessionierten Transportunternehmungen müssen nicht nur in Form des 8. Rahmenkredites, sondern auch in Zukunft auf eine gleichwertige Solidarität zählen können; sie erwarten, dass dies klar zum Ausdruck gebracht wird.

In den mit Problemen der Verkehrserschliessung stark konfrontierten Randgebieten ist dies um so nötiger, als die Neat zu einem nicht unwesentlichen Teil über Treibstoffzollgelder finanziert wird. Diese Mittel werden dadurch vermindert, d. h. in den angestammten volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch bedeutenden Bereichen entsprechend reduziert zum Einsatz gelangen. Mit Blick auf die zahlreichen Begehren, die es auf Mittel aus Treibstoffzollgeldern abgesehen haben, ist diese Entwicklung keineswegs leichtzunehmen.

Ich erwarte deshalb eine klare Aussage und Bestätigung durch den Bundesrat, wonach die Neat unter keinen Umständen und nie zu einem Unternehmen auf Kosten des Regionalverkehrs werden darf, wie das die Gegner heute behaupten; weiter, dass der Regionalverkehr und die Konzessionierten Transportunternehmungen auch in Zukunft eine ihrem hohen Stellen- und Funktionswert angemessene Förderung durch den Bund erfahren werden.

M. Flückiger: Le message qui accompagne comme il se doit le projet d'arrêté fédéral sur lequel nous nous apprêtons à nous prononcer met l'accent dans sa partie générale sur le rôle des transports publics dans le trafic intérieur, de même que dans le transit international. A quelques jours du résultat positif – que nous appelons de nos vœux – de la votation fédérale sur les NLFA, on ne peut être que d'accord avec les termes du message soulignant l'importance de nos relations ferroviaires internationales.

A ce propos, Monsieur le Conseiller fédéral, qu'il me soit permis de vous remercier publiquement puisqu'il y a quelques jours vous avez obtenu de votre homologue français, M. Bianco, ministre, que des instructions soient données à la SNCF pour permettre l'utilisation par les chemins de fer suisses de la ligne française Delle-Belfort. Ainsi, les Jurassiens se réjouiront d'apprendre que leur unique liaison ferroviaire directe avec la France, si elle est interrompue dès demain, ne sera que temporairement, mais dans tous les cas ne sera pas supprimée en vertu du principe dit du «free access». Et, Monsieur le Conseiller fédéral, dans la perspective de l'Espace économique européen, les dispositions auxquelles votre homologue a consenti ne sont pas sans importance du point de vue économique, sans compter les retombées psychologiques positives que cette décision aura dans ma région. Après cette interruption, que nous espérons la plus brève possible, les connexions avec les trains Zurich-Paris par Belfort pourront à nouveau être rétablies et cela non plus n'est pas indifférent. Je tenais à saisir l'opportunité de vous dire notre grande satisfaction. J'espère que mes collègues auront quelque com-

préhension pour cette digression. Il est temps de revenir à l'objet strict de nos délibérations.

S'il est indéniable que les CFF et les PTT jouent un rôle clé en matière de transports publics, il est non moins vrai que les entreprises de transports privés contribuent à la densité du réseau, donc à l'offre correspondante. Or, connaissant les contingences auxquelles cette offre est soumise, notamment la brièveté des trajets, dessertes s'exerçant souvent en régions périphériques pour une demande parfois relative en nombre de voyageurs et en fret, force est d'admettre la nécessité d'une aide fédérale à intervalles réguliers à la promotion des entreprises de transports concessionnaires, en abrégé les ETC.

Mais il y a plus. Confrontée au déficit croissant des CFF, lequel a entraîné ipso facto la mise à l'étude d'un nouveau mandat de prestations dont le propre est précisément de régler les problèmes de l'indemnisation du trafic régional, la question du report des charges financières dudit trafic ressortit plus lancinante que jamais. Or, la position des cantons sur ce sujet est bien connue: ils ne sont pas prêts à passer à la caisse estimant, à juste titre, que la situation appelle des décisions politiques globales plutôt qu'une solution de facilité prise à leur détriment. La possibilité de charger les ETC, dans les régions où cela est techniquement réalisable, de tâches assumées actuellement par les CFF, s'inscrit dans la réflexion en cours. Et la raison en est que les ETC, en dépit des handicaps que j'ai cités tout à l'heure, ont des coûts d'exploitation inférieurs à ceux des CFF pour des prestations sensiblement équivalentes en trafic régional.

En tout état de cause, le moment est venu pour l'OFT d'étudier avec les intéressés: cantons, CFF, ETC et PTT, une alternative à la politique pure et simple de report sur les cantons d'un surcroît de coûts du trafic voyageurs régional. Une étude qui se lirait en parallèle avec le livre blanc des CFF, lequel ouvre la voie à des coopérations accrues dans le domaine de l'exploitation du réseau ferroviaire suisse. Dans un tel contexte où se mêlent l'expectative au sujet du trafic régional et de ses incidences financières et la certitude d'avoir à préserver les capacités d'investissement des ETC, il ne fait pas de doute que le 8e crédit-cadre d'aide technique constitue une mesure particulièrement opportune.

Et pour faire écho au président de la commission, je réitère que le crédit-cadre permettra aux ETC de réaliser des programmes de modernisation par l'achat de matériel roulant, l'installation de systèmes de sécurité ou l'amélioration d'installations existantes. Les aides techniques, comme on les désigne, permettront de rationaliser les exploitations et, le cas échéant, de disposer de solutions de remplacement, à tout le moins de compléter sur certaines lignes CFF.

En conclusion, l'opportunité de continuer les aides utiles à assurer les prestations des ETC en trafic régional apparaît pleinement réalisée. Je voterai naturellement l'entrée en matière et vous invite à faire de même, car, à la veille de la votation sur les NLFA, il n'est pas indifférent de démontrer que celles-ci ne se construisent pas au détriment du trafic régional.

Küchler: Bei sämtlichen Abstimmungsveranstaltungen im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage, die ich persönlich bestritten oder verfolgt habe, kam seitens der Bevölkerung regelmässig die Befürchtung zum Ausdruck, dass zufolge unserer Eisenbahn-Grossprojekte künftig kein Geld für den Regionalverkehr vorhanden sei. Daher scheint es mir ausserordentlich wichtig, mit der heutigen Behandlung und Zustimmung zum Bundesbeschluss klar zu signalisieren, dass wir erstens die KTU als einen wichtigen Teil unseres gesamten Verkehrssystems betrachten. Immerhin decken die KTU rund 49 Prozent des öffentlichen Verkehrsnetzes ab. Zweitens gilt es den Kantonen unmissverständlich zu verstehen zu geben, dass die für die Eisenbahn-Grossprojekte benötigten Mittel nicht zu Lasten der Kantone gehen. Sie haben ja bekanntlich rund 1,6 Milliarden Franken oder 58 Prozent der geplanten Aufwendungen beizusteuern.

Bei der Beratung der Vorlage in der Kommission haben wir festgestellt, dass den KTU im Zusammenhang mit der Bedürfniserhebung diesmal ganz klare Rahmenbedingungen ge-

stellt wurden, wie z. B. die Erarbeitung eines Unternehmensleitbildes, die Einführung einer rollenden Planung, das Anstellen von detaillierten Wirtschaftlichkeitsrechnungen. Obwohl bei diesen strengen Voraussetzungen der von den KTU gemeldete Investitionsbedarf über 4 Milliarden Franken betrug, sieht nun die Vorlage einen limitierten Rahmenkredit von 1,4 Milliarden Franken vor. Dieser deckt rund 80 Prozent des effektiv erforderlichen Bedarfs. Diese 1,4 Milliarden Franken sind meines Erachtens im Vergleich zum Engagement des Bundes gegenüber den SBB oder gegenüber dem Nationalstrassenbau nicht übersetzt. Den Kantonen verbleiben, wie erwähnt, nach wie vor beträchtliche Investitionskosten, die insgesamt höher sind als jene des Bundes.

Als konkretes Beispiel könnte ich aus meiner engeren Heimat auf die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn verweisen, die aus Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsgründen sowie zwecks vernünftiger Kapazitätserhöhung die bisher bestehende Steilrampe nach Engelberg, mit einer Steigung von über 246 Promille, durch ein neues Tunnelbauwerk mit geringerer Neigung, nämlich mit einer Steigung von lediglich 105 Promille, zu ersetzen hat. Die für diesen dringend nötigen Ausbau vorgesehenen Kosten betragen etwa 83 Millionen Franken, was gemäss geltendem Verteilungsschlüssel Kantonsanteile von weit mehr als der Hälfte, nämlich von etwa 47 Millionen Franken, zur Folge hätte; d. h. für den finanzschwachen Kanton Obwalden rund 14 Millionen und für den Kanton Nidwalden rund 33 Millionen Franken. Angesichts der Finanzlage der Kantone und ihrer noch düsteren Finanzperspektiven sind solche Beteiligungen kaum zu verkraften. Aber im Interesse der Sache, im Interesse eines zukunftsgerichteten Regionalverkehrs in der Innerschweiz, ist zu hoffen, dass es zwischen den für die Projektbewilligung und Projektfinanzierung zuständigen Instanzen bezüglich der Eliminierung dieser Steilrampe dennoch in kurzer Zeit zu einer raschen, positiven Lösung kommen kann.

Dieses Investitionsvorhaben hätte übrigens wie alle übrigen KTU-Projekte positive Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in unserer Bergregion. Diesen regionalpolitischen Aspekt gilt es angesichts der heutigen Rezeptionslage besonders zu beachten. Da ja viele KTU vorwiegend wirtschaftlich weniger entwickelte Gebiete bedienen, sind Investitionen im Infrastrukturbereich geeignet, in diesen Regionen wirtschaftliche Impulse auszulösen, wie dies der Herr Kommissionspräsident ausgeführt hat. Sie tragen also dort zur Stabilisierung der Beschäftigungslage bei.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zum effizienten Mitteleinsatz: Strukturverbesserungen für sich allein oder ein verbessertes Controlling bei der Projektausführung reichen meines Erachtens nicht aus, die zufolge der Finanzknappheit des Bundes und der Kantone lediglich beschränkten Mittel effizient einzusetzen. Vielmehr gilt es, diese vorhandenen Mittel nicht durch die Teuerung völlig unnötig schrumpfen zu lassen. Mit anderen Worten: Wir müssen danach trachten, dass wir die langwierigen Plangenehmigungs- und Projektbewilligungsverfahren straffen und entsprechend beschleunigen können – analog dem von uns bereits beschlossenen Verfahren für die Eisenbahn-Grossprojekte. Auf diese Weise lassen sich schliesslich Millionenbeträge einsparen.

Sollte sich indes im Verlaufe der Geltungsdauer des vorliegenden Bundesbeschlusses zeigen, dass ein Projekt aus irgendwelchen Gründen für längere Zeit nicht ausführungsfähig ist oder überhaupt nicht realisiert werden kann, muss für die nötige Flexibilisierung – dies als weiteres Stichwort – einer zweckmässigen Mittel-Umpolung gesorgt werden. Nur wenn die für ein bestimmtes Projekt reservierten Mittel kurzfristig für allfällige anderweitige, sofort realisierbare Infrastrukturprojekte oder für Rollmaterialbeschaffungen flexibel umgepolt werden können, haben wir Gewähr für eine effiziente und optimale Ausschöpfung des Rahmenkredites zugunsten der KTU. Mit der Zustimmung zu diesem Bundesbeschluss erhöhen wir nicht bloss die Wirtschaftlichkeit, die Sicherheit und den Sicherheitsstandard der zahlreichen KTU-Unternehmen. Vielmehr erzielen wir gleichzeitig einen positiven Abstimmungseffekt zugunsten der Neat.

In diesem Sinne bitte ich um Eintreten auf die Vorlage.

M. Cavadini Jean: La fascination grandissante exercée par le rail et les transports en commun a pu conduire, on en conviendra, à quelques excès. Si l'on ajoute la volonté féroce de soutenir toute entreprise, fût-elle languissante, on verra naître un peu d'inquiétude. Certes, notre conseil, après l'écrasante majorité de sa commission, va-t-il accorder sans trop hésiter 1 milliard 440 millions de francs pour les cinq prochaines années en faveur des entreprises de transports concessionnaires, afin de permettre des améliorations techniques, le remplacement de chemins de fer par des services routiers et la réparation des dommages causés par les forces naturelles – les éventuelles réductions financières prévues ne sont pas prises en compte ici. Nous n'engageons donc pas un franc dans le compte d'exploitation de ces entreprises, il s'agit simplement de participer à l'investissement, à la rénovation, aux indispensables mutations, ce qui ne signifie d'ailleurs pas qu'on ne subventionne pas ces entreprises, mais ce subventionnement figure au budget d'exploitation de la Confédération.

Un milliard 440 millions, la somme n'est pas négligeable. Nous connaissons tous la situation financière de la Confédération, et subsidiairement celle des autres collectivités publiques. Nous devons donc être particulièrement attentifs à nos investissements. Dans ce domaine, si chaudement recommandé par tant de groupes d'amis et fervents, nous avons quelques doutes sur le bien-fondé absolu de la demande, à la lecture du message du Conseil fédéral. Un tel document est généralement un texte empreint de la plus grande sérénité, exposant avec prudence les raisons essentielles et subsidiaires qui justifient les demandes de crédit. Or, le Conseil fédéral lui-même, dans son approche, formule plusieurs critiques assez nettes quant à la gestion générale des entreprises de transports concessionnaires. Il relève tout d'abord que «le développement positif consécutif aux améliorations systématiques de l'offre contraste avec l'évolution des parts de marché des transports publics et du trafic privé», ou encore que «la part des transports publics n'a cessé de reculer». Mais le Conseil fédéral se console un peu en disant: «On peut cependant supposer qu'elles se seraient détériorées davantage si on ne les avait pas soutenues systématiquement jusqu'ici.»

Chacun a donc pu constater que les transports publics avaient passé de 35 pour cent du marché des voyageurs en 1960 à près de 17 pour cent en 1989. La situation est encore plus grave en ce qui concerne le trafic marchandises. Les entreprises de transports concessionnaires couvrent à peu près leurs frais pour 77 pour cent du tout. Dès lors, la Confédération les invite avec rigueur à «maîtriser leurs frais de personnel et surtout leurs effectifs». Le Conseil fédéral affirme qu'il convient de ne plus accorder de postes supplémentaires. Nous lui demandons alors s'il a les moyens d'intervenir à ce sujet et comment il entend le faire.

Le message affirme encore ceci: «Les entreprises de transports concessionnaires ont tendance à s'adonner au perfectionnisme en matière d'exploitation Il convient de changer d'attitude.» Comment le Conseil fédéral entend-il procéder pour éviter que chacun n'engage ici un ingénieur système, là un chargé de publicité, là encore un «public relation», voire un assistant social? Le Conseil fédéral affirme qu'il modulera le volume de son aide selon l'efficacité de la gestion des dites entreprises. Nous saluons cette claire affirmation, mais nous voudrions savoir s'il est véritablement possible de la traduire dans la réalité. Le Conseil fédéral se contente ici d'affirmer que ce crédit est placé sous le signe de la «croissance contrôlée». Nous disons notre joie, mais nous ne dissimulons pas un reste de scepticisme car, chacun le sait, Monsieur le Conseiller fédéral, une certaine coordination s'impose dans ce domaine: des doubles emplois existent. Au reste, on voit souvent grand en ce qui concerne les garages, les ateliers, les locaux administratifs. La règle n'est pas générale, elle souffre d'heureuses exceptions. Mais au moment où l'on nous demande en moyenne 300 millions chaque année pendant cinq ans, nous aimerions être rassurés et croire que tout est mis en oeuvre, non pas pour donner satisfaction à chacun, mais pour n'engager les deniers de l'Etat que de la manière la plus efficace et nous dirons aussi la plus parcimonieuse.

Büttiker: Der öffentliche Verkehr gehört zur Basiserschliessung des Landes und zur Grundversorgung der gesamten Bevölkerung. Der Rückzug des öffentlichen Verkehrs aus der Fläche, wie er befürchtet wird, hätte eine nicht zu unterschätzende politische und psychologische Signalwirkung. Der öffentliche Verkehr darf nicht zum Ausverkauf der ländlichen Regionen beitragen. Die Probleme der Ballungszentren würden dadurch noch grösser, die Disparitäten zwischen den Regionen verstärkt und die raumplanerischen Lösungen schwieriger. Der Verkehr ist ein Gesamtsystem. Der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse gehört ebenso dazu wie der motorisierte Individualverkehr, der Fahrradverkehr und der Fussgängerverkehr. Jede politische Entscheidung und jede Investitionstätigkeit in einem Bereich haben demzufolge zwangsläufig Auswirkungen auf andere Teilsysteme.

Die Investitionsvorlage zum 8. Rahmenkredit der KTU muss deshalb vorab in diesem Kontext beurteilt werden. Für die KTU sind die Rahmenkredite betriebsnotwendige Investitionen in die Zukunft. Andere Mittel stehen ihnen nur beschränkt zur Verfügung; diese Kredite sind demnach für die KTU substantiell. Einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Erträge, teilweise über 50 Prozent, erwirtschaften die KTU im regionalen Güterverkehr. Im Hinblick auf die Neat ist die Zubringer- und die Verteilerfunktion der KTU im schienenengebundenen regionalen Güterverkehr nicht zu unterschätzen. Der beantragte Kredit ist zwar beachtlich, aber im Vergleich zum Engagement des Bundes bei anderen Aktivitäten nicht übersetzt. Die Leistungserhöhung entspricht den Äusserungen von Herrn Bundesrat Ogi, wonach der Bund im öffentlichen Regionalverkehr ein kontrolliertes Wachstum anstrebt. Herr Bundesrat Ogi könnte uns vielleicht noch sagen, wohin dieses kontrollierte Wachstum im öffentlichen Verkehr führt.

Mit einer Zustimmung zu diesem Kredit kann ein Investitionsvolumen in der Grössenordnung von immerhin über 3,5 Milliarden Franken ausgelöst werden. Damit können im Schnitt rund 80 Prozent des Investitionsbedarfs der KTU gedeckt werden. Das Bundesamt für Verkehr geht davon aus, dass sich die Kantone mit Beiträgen im Umfang von insgesamt 1,6 Milliarden Franken beteiligen werden, was im Vergleich zum Bund einem Anteil von immerhin 58 Prozent entspricht.

Eine Nichtgewährung des Rahmenkredites hätte bei den KTU einen massiven Leistungsabbau mit unausweichlichen Auswirkungen auf die Strassen zur Folge, die vielerorts an der Kapazitätsgrenze angelangt sind und noch mehr Verkehr aufnehmen müssten. Die Mittel wären somit mittelfristig nicht gespart, sondern müssten in zusätzliche Investitionen in den Strassenverkehr umgelagert werden.

Im Personenverkehr übernehmen die KTU für die nationalen Schienenstränge in der Schweiz Zubringer- und Verteilerfunktionen. Ein Abbau des Angebots im regionalen öffentlichen Verkehr hätte unweigerlich auch negative Auswirkungen auf die Frequenzen und Erträge der rentablen nationalen Strecken der SBB. Die Konzessionierten Transportunternehmen sind – mit Ausnahmen – praktisch ausschliesslich im regionalen öffentlichen Verkehr tätig. Beim Projekt «Bahn und Bus 2000» sind politische Versprechen gemacht worden, wonach der regionale öffentliche Verkehr von diesem Konzept nachhaltig profitieren soll. Diese Versprechungen sind unter anderem jetzt einzulösen.

In den Diskussionen um die Neat-Abstimmung betonen die Gegner immer wieder ihre Befürchtung, der regionale öffentliche Verkehr müsse die Zeche für die Neat bezahlen. Auf dem Plakat der Neat-Gegner steht: «Die Neat kostet die SBB den Regionalverkehr.» Mit einem klaren Bekenntnis zu diesem Rahmenkredit können wir diesem Gegenargument den Wind aus den Segeln nehmen. Ich gehe davon aus, dass Herr Bundesrat Ogi heute Klartext sprechen und das Versprechen abgeben wird, dass die Neat nicht auf dem Buckel des öffentlichen Regionalverkehrs finanziert wird.

Die KTU stellen ein gutes, integrales und betriebssicheres Angebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen in den Regionen sicher. Es ist wahr: öffentlicher Verkehr ist nicht umsonst zu haben, er steht aber ganz eindeutig in einem gesamtgesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Der Rahmenkredit soll aber auch Verpflichtung für die KTU sein.

Ich möchte auf einige kritische Bemerkungen eingehen, die auch aus der Botschaft herrühren: Fortschritte sind noch zu erzielen, der Bundesrat hat sie in der Botschaft erwähnt. Zu erwähnen wären zusätzliche Anstrengungen bei der Regionalisierung, bei überbetrieblicher Zusammenarbeit und Zusammenschlüssen und für ein dynamischeres Auftreten am Markt. Es besteht noch Handlungsbedarf beim Marketing: Moderne Marketingmassnahmen und -strukturen sind vielerorts noch nicht genügend realisiert. Aber, Herr Bundesrat, wir hätten noch gerne gewusst, wie Sie diese Ziele, die Sie in der Botschaft erwähnen, bei den Verbesserungen in der Führung der KTU erreichen wollen.

Zusammenfassend: Der beantragte Rahmenkredit ist für die KTU substantiell, für den Bund verkraftbar, vor allem im Vergleich zu anderen Verkehrsinvestitionen im gleichen Zeitraum; er ist betriebswirtschaftlich sinnvoll, konjunkturpolitisch im jetzigen Zeitpunkt erwünscht, verkehrs- und umweltpolitisch notwendig, sozial- und regionalpolitisch konsequent und Neat-abstimmungspolitisch klug. Deshalb beantrage ich Ihnen, dem Kredit zuzustimmen.

Piller: Auch ich bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen, und danke dem Bundesrat ganz herzlich, dass er uns diese Vorlage unterbreitet hat.

Zweifellos haben diese Rahmenkredite sehr viel dazu beigetragen, dass die KTU im Regionalverkehr ihre Infrastruktur, ihr Rollmaterial verbessern und modernisieren konnten. Es ist wirklich eine Freude zu sehen, dass die Konzessionierten Transportunternehmen heute über sehr modernes Material verfügen; das ist gut so, es soll auch so sein.

Es ist heute zweifellos festzustellen, dass dieser Rahmenkredit gerade im Vergleich zu den Investitionen der SBB nicht überzogen ist. Es ist ja nicht so, dass die KTU für den Regionalverkehr alleine zuständig sind; auch die SBB haben eine grosse Anzahl Linien. Gerade was das Rollmaterial anbelangt, wird der Regionalverkehr von den SBB doch etwas vernachlässigt. Wer die öffentlichen Verkehrsmittel braucht, stellt fest, dass gerade die Regionallinien der SBB betreffend Qualität des Rollmaterials gegenüber den grösseren internationalen Linien, aber auch gegenüber den KTU zum Teil sehr stark abfallen. Ich möchte den Bundesrat bitten, alles daranzusetzen, dass auch die SBB auf ihren Regionallinien moderneres Rollmaterial einsetzen können und dass das nicht allein den KTU vorbehalten bleibt.

Unser Kanton hat dank den Geldern aus den Rahmenkrediten das Rollmaterial ihrer KTU modernisieren können; dafür sind wir sehr dankbar, Herr Bundesrat. Aber ich finde, auch die SBB sollten sich in dem Bereich anstrengen, den sie regional- und verkehrspolitisch abdecken, damit ihr Angebot nicht so stark abfällt, denn das stünde schliesslich im Widerspruch zu dem, was hier in der Botschaft steht: dass die Förderung des Regionalverkehrs wichtig ist.

Mit diesen Bemerkungen möchte ich Sie bitten, dieser Vorlage zuzustimmen.

Bisig: Wie Sie feststellen konnten, widmen wir uns in der Herbstsession neben dem EWR-Abkommen schwergewichtig verkehrspolitischen Fragen. Für einmal ist es vor allem der Schienenverkehr, der ins immer leichter werdende Bundesportemonnaie greift.

Der 8. Rahmenkredit zur Förderung der KTU belastet aber nicht nur den Bundeshaushalt, sondern er zeigt auch auf, wie stark sich Kantone, Gemeinden und Private für den öffentlichen Verkehr engagieren. Auch diese haben lernen müssen, den Franken zweimal umzudrehen, bevor sie ihn ausgeben. Mit der Zustimmung zum Rahmenkredit machen wir also keine Geschenke. Der Bund mildert nur die Lasten, die einzelnen Verkehrsträgern im Bereich des Agglomerations- und Regionalverkehrs eher zufällig aufgebürdet wurden.

Wenn die Abwanderung der heimischen Bevölkerung wirkungsvoll gebremst werden soll, ist eine hinreichende Infrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine zwingende Voraussetzung. Trotzdem gilt es, das richtige Mass zu finden. Raumordnungspolitische und ökologische Gründe allein können nicht genügen, auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis darf

nicht ausser acht gelassen werden. Leere Züge und Autobusse erregen Missmut und schmälern die Bereitschaft, dem öffentlichen Verkehr die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Das Mit- und Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr muss jeweils ausgelotet werden; es müssen jene Alternativen gewählt werden, die bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung die optimale Lösung darstellen. Diese Feststellung gilt auch für die Frage: Schiene oder Strasse?

Ich störe mich daran, wenn unter allen Umständen versucht wird, den Güterverkehr auch im Kurzstreckenbereich auf die Schiene zu bringen, obwohl hinlänglich bekannt ist, dass dies wenig Sinn macht. Ich störe mich auch daran, dass über den Bodenverschleiss durch den Strassenbau lamentiert wird, wenn bei Schienenanlagen von völlig ungenügend frequentierten Bahnen davon aber nie die Rede ist. Die Schiene ist nicht einfach gut und die Strasse schlecht! Beide sind wichtig und haben ihre Berechtigung. Aber nicht selten ist eine von beiden zuviel. Das richtige Mass ist noch nicht überall gefunden worden.

Nur leistungsfähige Transportunternehmen sind in der Lage, einen Umsteigeeffekt vom privaten auf das öffentliche Verkehrsmittel zu bewirken. Aus dieser Sicht ist es zweifellos richtig, die KTU zielgerichtet und angemessen zu unterstützen. Die an den Kosten massgeblich partizipierenden Kantone und Gemeinden sorgen schon dafür, dass die Mittel nicht unnützlich eingesetzt werden, dass Privatbahnen nicht zum Spielzeug einiger Bahn-Nostalgiker verkümmern; immerhin haben sie ja vielfach den Löwenanteil an den Investitionskosten zu übernehmen.

Für meinen Begriff etwas gar grosszügig wurde die Teuerung 1991 bis 1999 berechnet: Mit 330 Millionen Franken sind das satte 30 Prozent – und das bei laufend abnehmenden Restlasten! Das ergibt je nach dem Zeitpunkt des Zahlungsbedarfs eine Teuerung von gegen 5 Prozent. Es ist doch nicht anzunehmen, dass sämtliche Investitionen erst im letzten Jahr der Periode getätigt werden. Ich hoffe sehr, dass wir künftig von solchen Jahresteuern verschont bleiben. Vielleicht können mit den überzähligen Mitteln einige der vorgenommenen Kürzungen rückgängig gemacht werden.

Trotz diesem kleinen Schönheitsfehler stimme ich dem angebotenen Rahmenkredit von 1,44 Milliarden Franken gerne zu, wird doch damit das Beitragsverhältnis des Bundes zwischen den SBB und den KTU gewahrt.

Ich votiere für Eintreten.

Bloetzer: Ich bin für Eintreten und stimme dieser Vorlage zu. Die Vorlage findet deshalb meine uneingeschränkte Unterstützung, weil sie sich mit den Zielen unserer Verkehrspolitik voll und ganz deckt. Gemäss diesen Zielen soll das Schwergewicht auf den öffentlichen Verkehr gelegt werden. Er soll attraktiver gemacht werden. Er soll gegenüber dem privaten Strassenverkehr konkurrenzfähiger werden.

Ebenso wichtig ist aber auch der regionalpolitische Aspekt dieser Vorlage. Mit den regionalpolitischen Auswirkungen der Vorlage wird klar untermauert, dass – wie dies bereits die Vorredner gesagt haben – die grossen Projekte der Verkehrsinfrastruktur nicht auf dem Rücken der Randregionen finanziert werden sollen. Aus diesen Gründen unterstütze ich die Vorlage.

Trotzdem muss ich zum Inhalt der Botschaft zwei kritische Bemerkungen anbringen:

1. Laut Botschaft ist vorgesehen, dass gewisse verkehrspolitische Aufgaben, die bis anhin von den SBB wahrgenommen worden sind, an die KTU übergehen sollen. Dadurch werden die Kantone finanziell stärker belastet.

Projekte der KTU können gemäss der Vorlage nur realisiert werden, wenn auch die Kantone ihren Beitrag erbringen und wenn diese dazu in der Lage sind. Diesbezüglich habe ich einige Bedenken. Ich frage deshalb den Bundesrat an, ob sichergestellt ist, dass die Kantone tatsächlich in der Lage sind, diese Beiträge zu finanzieren, und dass die notwendigen Reserven ausgeschieden werden, um in solchen Härtefällen die Wirkung der Vorlage tatsächlich zum Tragen zu bringen.

2. Eine zweite kritische Bemerkung mache ich im Zusammen-

hang mit der Tarifannäherung. Die Botschaft erklärt, dass die regionalpolitische Wirksamkeit der Tarifannäherung nicht nachgewiesen sei. Ist das als Signal aufzufassen, dass diese Tarifannäherung in Zukunft in Frage gestellt ist? Dies erweckt bei vielen Transportgesellschaften in Randregionen grosse Sorge. Ich möchte deshalb den Bundesrat anfragen, ob er diese Bedenken zerstreuen und uns zusichern kann, dass er diese regionalpolitischen Aspekte unserer Verkehrspolitik auch in Zukunft voll und ganz berücksichtigt wird.

Bundesrat **Ogi**: Zunächst möchte ich dem Ständerat für die doch gute Aufnahme dieser Botschaft danken. In Ergänzung zu den Ausführungen des Kommissionspräsidenten, Herrn Daniot, möchte ich verschiedene Punkte präzisieren und ergänzen.

Die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) – das spreche ich von privaten Bahnen und Busbetrieben – erfüllen in unserem öffentlichen Verkehrssystem in Ergänzung zu den SBB eine sehr wichtige Rolle. Diese wichtige staatspolitische Funktion sollen die KTU auch in Zukunft wahrnehmen können. Es ist deshalb unabdingbar und verständlich, dass die vermehrten Mittelbedürfnisse der SBB nicht auf Kosten der privaten Transportunternehmungen gehen. Sie haben gleichberechtigte Bedürfnisse. Wir müssen hier das notwendige Verständnis für die KTU an den Tag legen.

Es gilt auch, dem Vorwurf entgegenzutreten – vor allem vor der Neat-Abstimmung vom kommenden Wochenende und in Anbetracht der Ausführungen, die jetzt gemacht wurden –, der Bund vernachlässige aufgrund knapper Finanzmittel den Regionalverkehr zugunsten von grossen Bahnprojekten.

Ich rede Klartext und sage: Es ist schade und der Sache abträglich, wenn der Regionalverkehr und z. B. die Neat gegeneinander ausgespielt werden. Wir brauchen beides: Die Neat muss realisiert werden, und auch der Regionalverkehr bedarf der zielgerechten Förderung und damit der hierfür erforderlichen Mittel. Was wäre auf der Strasse los, auch in den Regionen, wenn es die SBB und die Privatbahnen nicht gäbe?

Während die SBB für ihre ordentlichen Investitionen über einen jährlichen Plafond von 1550 Millionen Franken verfügen – das gilt für das Jahr 1992 –, stellt der Bund den Konzessionierten Transportunternehmungen periodisch Investitionskredite zur Verfügung. Der 7. Rahmenkredit läuft Ende 1992 aus. Den KTU muss aber weiterhin ein kontrolliertes Wachstum möglich sein. Dazu benötigen sie Mittel, mit denen sie dank zeitgerechten Erneuerungen ihre Substanz erhalten und sich in Uebereinstimmung mit den Zielen von «Bahn 2000» weiterentwickeln können.

Der 7. Rahmenkredit ist heute weitgehend aufgebraucht. Damit die offenen und anerkannten Bedürfnisse dieser Unternehmungen erfüllt werden können, soll der neue, der 8. Rahmenkredit verpflichtungsseitig nahtlos an den laufenden Kredit anschliessen.

Der Bundesrat beantragt deshalb im Klartext, Herr Büttiker, es seien hierfür in den Jahren 1993–1997 nominal 1440 Millionen Franken bereitzustellen. Ich darf in diesem Zusammenhang festhalten, dass der 7. Rahmenkredit lediglich 930 Millionen Franken betrug. Wir haben mit 500 Millionen Zusatzmitteln klar den Beweis erbracht, dass wir es mit dem Regionalverkehr ernst meinen.

Die im Zusammenhang mit der Integration der Ostschweiz in das Neat-Konzept vorgesehenen 140 Millionen Franken für die Einführung der Chur–Arosa-Bahn in den Bahnhof Chur sind darin eingeschlossen.

Ergänzt werden die Bundesmittel durch entsprechende Kantonsanteile, Abschreibungsmittel und Treibstoffzollgelder, womit gesamthaft ein Investitionsvolumen von rund 3,7 Milliarden Franken ausgelöst werden kann. Der Bundesrat erachtet diesen Rahmen als finanziell angemessen und tragbar, obwohl die KTU einen höheren Mittelbedarf geltend gemacht haben. Dieser Mittelbedarf betrug 4,6 Milliarden Franken.

Bei der Bestimmung des Betrages mussten auch die Möglichkeiten der Kantone mitberücksichtigt werden. Herr Bloetzer hat das zum Ausdruck gebracht. Die Finanzlage der Kantone hätte ein weitergehendes Engagement kaum zugelassen.

Notwendige Reserven sind aber im 8. Rahmenkredit natürlich ausgeschlossen worden.

Die Vorbereitung und die Begleitung des 8. Rahmenkredites unterscheiden sich gegenüber dem Vorgehen bei den vorherigen Krediten; denn mit dem 8. Rahmenkredit wollen wir erstmals die Idee des Controlling-Projektes des Bundes umsetzen. Herr Cavadini Jean, das war uns ein Anliegen, damit etwas mehr Kontrolle und Begleitung in diese Projekte hineinfliesen können.

Der finanzielle Rahmen wurde in Anlehnung an das BIP-Wachstum zum voraus klar abgesteckt, und den Unternehmungen wurde, ausgehend von ihrer Grösse, eine Investitionsgrundtranche zugewiesen. Eine Zuteilung der Beträge nach dem Giesskannenprinzip ist verantwortungslos und zu vermeiden. Der Bund kann und darf nicht die Funktion eines Selbstbedienungsladens übernehmen. Jeder ausgegebene Franken muss gerechtfertigt werden. In Diskussionen mit den Bahnen und den betreffenden Kantonen wurden schliesslich die Investitionstranchen anhand der tatsächlichen Bedürfnisse und der bundesseitigen Vorgaben angepasst.

In bezug auf neues Rollmaterial wurde im Rahmen des 8. Rahmenkredites Zurückhaltung signalisiert. Bei den SBB ist man daran, Herr Piller, in Sachen Rollmaterial Verbesserungen zu erreichen, wobei diese Massnahmen nicht von heute auf morgen eingeführt werden können. Wir wissen, dass vor allem bei den SBB-Regionallinien das Rollmaterial nicht demjenigen entspricht, welches von den Regionen gewünscht wird. Ich darf bestätigen, was Herr Piller gesagt hat: Die KTU verfügen vielfach über besseres Rollmaterial als die SBB, beispielsweise in den Regionen.

Innerhalb des individuell festgelegten Finanzrahmens und des entsprechend abgestimmten Investitionsprogrammes können die Transportunternehmungen jetzt neu die Prioritäten für die Realisierung der Projekte grundsätzlich selber festlegen. Auf entsprechende Gesuche wird indessen nur eingetreten, wenn die vollen finanziellen Konsequenzen und damit die genauen Projekte bekannt sind, Herr Cavadini; Kostenüberschreitungen sind mit allen Mitteln zu vermeiden.

Mit der Eingabe müssen neu auch vertiefte Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen – Kosten-Nutzen-Ueberlegungen zum Projekt – vorgelegt werden. Das hat einigen Bahnen – ich möchte das nicht verhehlen – Mühe bereitet. Aber nur so ist ein sinnvoller Einsatz des Kredites gewährleistet. Seitens der Unternehmungen hat überdies eine rollende Investitionsplanung zu erfolgen, die die Kontinuität in deren Investitionspolitik sicherstellt. Durch eine detaillierte und systematische Ueberwachung der auszuführenden Projekte wird insbesondere die Kostenentwicklung, aber auch die Erreichung der ursprünglichen Ziele genau verfolgt – und wenn nötig, wird eingeschritten. Auch das ist bei den Bahnen nicht überall auf Verständnis gestossen, Herr Cavadini.

Entsprechend den Vorgaben liegen die Investitionsschwerpunkte im 8. Rahmenkredit vor allem im Infrastrukturbereich, in der Substanzerhaltung. Es gilt grundsätzlich, den Anlagezustand zu verbessern und mangelhafte Betriebsanlagen zu sanieren bzw. zu ersetzen, also: Prioritätenfestlegung und kein Perfektionismus. Offensichtliche Sicherheitsmängel sind an erster Stelle zu beheben; nur das Notwendige, nicht das Wünschbare ist zu berücksichtigen.

Zurückhaltung ist bei der Bestellung von neuem Rollmaterial angebracht: Altes Rollmaterial ist erst dann zu ersetzen, wenn den Sicherheitsanforderungen nur mit relativ grossem Aufwand nachgekommen werden kann. Aufgrund des 6. und 7. Rahmenkredites wurde zudem bereits beträchtlich in neues Rollmaterial investiert. Herr Piller hat das bestätigt. Ein umfassendes, konkretisiertes Investitionsprogramm wird vom Bundesrat noch zu genehmigen sein.

In bezug auf die gestellten Fragen möchte ich wie folgt antworten:

Herr Flückiger hat die Strecke Delle–Belfort–Pruntrut angesprochen. Es ist richtig, dass ich mit meinem französischen Amtskollegen am 7. September 1992 vereinbart habe, dass die Franzosen diese Strecke nicht schliessen, sofern eine Lösung mit der Regierung des Kantons Jura getroffen werden kann. Ich hoffe, dass die französischen Staatsbahnen in den

nächsten Tagen mit der Regierung des Kantons Jura eine Lösung finden werden – vielleicht ist dies sogar bereits erfolgt. In bezug auf die Bemerkung von Herrn Kuchler zur Strecke Luzern–Stans–Engelberg: Ich kann festhalten, dass dieses Projekt seit einiger Zeit bei uns registriert ist und im Rahmen des 8. Rahmenkredites für diese Bahn Beträge eingeplant sind, wobei noch gewisse Bedingungen zu erfüllen sind.

In bezug auf die Frage von Herrn Büttiker: Was heisst kontrolliertes Wachstum? Eine Förderung bzw. ein Umbau im Bereich des öffentlichen Verkehrs kommt nur in Frage bzw. ist nur dann in Angriff zu nehmen, wenn eine adäquate Nachfrage besteht bzw. zu erwarten ist. Sie haben die Ausführungen von Herrn Bisig gehört: Nicht nur volle Züge erregen manchmal Unmut – wegen mangelnder Sitzgelegenheit –, auch leere Züge erregen Unmut. Deshalb müssen wir das für die Region beste Transportmittel bereitstellen können; das muss nicht immer die Bahn sein, das kann auch der Bus sein. Wir haben diesbezüglich Erfahrungen und Zahlen. Ein sturer Ausbau, z. B. überall ein Halbstundentakt, kann nicht in Frage kommen, insbesondere dort nicht, wo dieser Halbstundentakt nicht benützt wird.

Zu Ihrer zweiten Frage: Wie kann die Belastung durch Regionalverkehr in Grenzen gehalten werden? Dazu gibt es folgende Möglichkeiten:

1. Regionalisierung: d. h. Zusammenfassung von Linien;
 2. Zusammenarbeit mit den SBB: Wir versuchen hier vor allem in Randregionen diese Zusammenarbeit zu verstärken;
 3. Vereinheitlichung und gemeinsamer Einkauf von Rollmaterial: Hier ist Verschiedenes verbesserungswürdig;
 4. wir verlangen, dass unnötige Angebote gestrichen werden.
- Auf die Fragen von Herrn Cavadini Jean habe ich bereits weitgehend geantwortet. Zu beantworten wäre noch die Frage, wie wir die Sparanstrengungen der KTU durchsetzen können: Durch das bereits erwähnte Controlling – welches von den Bahnen nicht überall verstanden wurde –, die Ermahnungen und das Prüfen der Projekte. Die Verantwortung liegt nicht nur beim EVED, beim Bundesamt für Verkehr; auch die Kantone und die Bahnunternehmungen haben vermehrt Verantwortung zu tragen. Wenn das alles nicht reicht, können wir die Defizitdeckung – da sie eine Kann-Vorschrift ist – kürzen. Diese Möglichkeit ist ebenfalls vorhanden.

Schliesslich zur Frage von Herrn Bisig betreffend 330 Millionen Franken bei durchschnittlicher Teuerung von 3 Prozent: Im Verhältnis zum Lebenshaltungskostenindex mag ein Durchschnitt von 3 Prozent hoch sein; aber bei technischen Beschaffungen – insbesondere bei Stellwerken, Zugssicherung, Rollmaterial – muss, wie die Erfahrung zeigt, wegen des technischen Fortschritts leider mit höheren Teuerungsraten gerechnet werden. Ueberdies haben die Projekte in der Regel eine lange Anlaufzeit.

Ich fasse zusammen: Der Regionalverkehr darf auf keinen Fall vernachlässigt werden. Wir tun dies nicht; wir beweisen das mit diesen 1,44 Milliarden Franken, die wir in den nächsten Jahren dafür einsetzen wollen. Das Weiterbestehen des Regionalverkehrs ist entscheidend. Im Sinne des Ausbaus der «Bahn 2000» müssen sich die KTU nahtlos einfügen. Der öffentliche Verkehr in der Fläche darf nicht vernachlässigt werden. Der vorliegende 8. Rahmenkredit mit verfügbaren Bundesmitteln im Umfang von 1,44 Milliarden Franken gewährleistet dies.

Mit dem Einbezug in das Controlling-Projekt des Bundes manifestieren wir unseren Willen, die Mittel nicht nur zielgerichtet, sondern auch effizient einzusetzen, dies im Interesse eines guten und leistungsfähigen Regionalverkehrs.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

36 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.3075

Interpellation Loretan

Neat-Problematik im Aargau

Problèmes induits par la NLFA dans le canton d'Argovie

Wortlaut der Interpellation vom 9. März 1992

Der Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 4. Oktober 1991 definiert wohl die neue Gotthard-Basislinie von Arth-Goldau bis Lugano, die Lötschberg-Basislinie aus dem Raum Frutigen/Heustrich in den Raum Gampel/Steg/Raron/Mundbach und spricht vom Einbezug der Westschweiz sowie der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz. In bezug auf die Zufahrtsstrecken im zentralen Mittelland bleibt der Bundesbeschluss (Art. 9) äusserst vage. Die in der bundesrätlichen Neat-Botschaft vom 23. Mai 1990 enthaltenen Gesamtkosten von rund 10 Milliarden Franken haben sich inzwischen Richtung Verdreifachung entwickelt. Wesentliche Teile der Neat hängen in der Luft, sowohl konzeptmässig wie finanziell.

Der Kanton Aargau leistet an die grossen Bahnvorhaben des Bundes einen der grössten Beiträge aller Kantone; dies gilt nicht nur für die Neat, sondern auch für die Intercity-Strecken von «Bahn 2000» sowie für den Huckepack-Verkehr. Er darf erwarten, dass diese Ausbauten im Interesse des Anschlusses unseres Landes an den europäischen Transitverkehr nicht einseitig auf Kosten seiner Bevölkerung erfolgen.

In letzter Zeit häufen sich Anzeichen und Gerüchte, dass auf den inneraargauischen Eisenbahnstrecken der Regionalverkehr (B-Schnellzüge, Regionalzüge) im Zusammenhang mit der Neat drastisch eingeschränkt werden soll. Der Aargau ist nicht bereit, diesen Angriff auf seinen Regionalverkehr zu akzeptieren. Er verlangt im weiteren, dass die Umweltbelange gemäss der geltenden Bundesgesetzgebung zeitgleich mit dem eisenbahntechnischen Ausbau der Neat angepackt werden.

Die völlig unklare Lage für den Kanton Aargau im Zusammenhang mit Planung und Projektierung der Neat, vor allem die undurchsichtige Situation in bezug auf die Zufahrtsstrecken veranlassen mich zu den folgenden Fragen an den Bundesrat:

1. Welche Meinung hat der Bundesrat zur finanziellen Realisierbarkeit der Neat? Wie gedenkt er die nötigen Mittel im Umfang von bald gegen 30 Milliarden Franken zu beschaffen?

2. Gedenkt der Bundesrat, dem Parlament für die Regelung heute unklarer Bereiche im Zusammenhang mit der Neat Zusatzbotschaften zu unterbreiten, dies insbesondere zu den schwierigen Problemen auf den Zufahrtsstrecken im Mittelland, vor allem im Kanton Aargau?

3. Ist der Bundesrat bereit, die Karten in bezug auf die Ausgestaltung des Regionalverkehrs im Kanton Aargau unverzüglich auf den Tisch zu legen, im besonderen mit Bezug auf die aus kapazitäts- wie aus finanziellen Gründen gefährdeten Linien im Fricktal, im Raum Lenzburg, im Freiamt sowie im Seetal (Basel–Brugg–Zürich, Basel–Winterthur, Lenzburg/

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.039
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1992 - 17:15
Date	
Data	
Seite	751-757
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 851

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.