

dere –, und im Gesamtzusammenhang der Bundesfinanzen liegen die bereinigten Konzepte und die vom Parlament genehmigten Grundsätze über das, was hier in unserem Land in den nächsten Jahrzehnten geschehen soll – das wird sich über Jahrzehnte erstrecken –, nicht vor. Und jetzt wollen wir nicht einmal nach der Salamatik, nach der vorne zuerst weggeschnitten wird, ein Scheibchen Salami herausschneiden, sondern mitten aus der gesamten Wurst und aus einigermaßen zufälligen personellen Konstellationen heraus, die in verschiedenen Kommissionen vorliegen, entscheiden. Und zwar in einer Art und Weise entscheiden, die im Hinblick auf die bereits ergangenen Entscheide, gesprochenen Kredite und genehmigten Projekte kaum angehen dürfte.

Als letztes möchte ich zur Empfehlung der Annahme meines Ordnungsantrages auf Verschiebung anführen, dass uns überhaupt nur die Motion Giezendanner vorlag. Ich habe mich auch Ende letzter Woche, bis zum Sonntag, auf dieses Geschäft vorbereiten wollen.

Wir Parlamentarier hatten keine Motion der Finanzkommission vor uns; wir hatten keine Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vor uns. Es geht nicht an, bei solch grundsätzlichen und präjudiziellen Entscheidungen nach einem Prinzip des Zufalls vorzugehen, nach dem gerade einzelne Kommissionen einige Entscheide vorweggenommen haben. Das geht nicht an.

Ich beantrage Ihnen deshalb, dieses Teilstück «Seetalbahn» nicht zu behandeln, sondern abzuwarten, bis Gesamtkonzepte vorliegen und genehmigt sind.

Et pour ne pas faire croire aux Romands qu'il s'agit purement d'une affaire suisse alémanique, je peux leur dire que dans toute la liste des lignes de chemins de fer qui sont à liquider dans les prochaines années, il y a aussi bien des lignes en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Il n'a jamais été question de faire une différence entre la Suisse alémanique et la Suisse romande.

Ich beantrage Ihnen, dem Ordnungsantrag auf Verschiebung zuzustimmen, um auch die Verhältnisse im Seetal finanzpolitisch und verkehrspolitisch in einen Gesamtzusammenhang zu stellen.

Wanner: Obwohl ich durchaus ein gewisses Verständnis für die Ueberlegungen meines Kollegen Mauch Rolf aufbringen kann, möchte ich Sie bitten, diesen Ordnungsantrag abzulehnen. Ich kann nicht für die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen sprechen, habe aber mein Votum vorhin mit dem Präsidenten der Finanzkommission, Herrn Bonny, abgesprochen. Herr Bonny teilt meine Auffassung.

Der schlechteste aller möglichen Entscheide in diesem nun lange zerredeten Fall der Seetalbahn wäre es, keinen Entscheid zu fällen. Die Sache ist reif; wir müssen entscheiden. Ich möchte Herrn Mauch sagen: An diesem Beispiel wird nicht die Zukunft des Regionalverkehrs in unserem Land entschieden, sondern ein Einzelfall abgehandelt, bei dem der Handlungsbedarf mehr als erwiesen ist.

Ich bitte Sie, den Ordnungsantrag Mauch Rolf abzulehnen.

Fischer-Sursee: Ich möchte Sie eindringlich bitten, dieses Geschäft hier zu behandeln. Sie haben von den Kantonen Aargau und Luzern verschiedene Unterlagen erhalten, und daraus ersehen Sie die Leidensgeschichte dieser Seetalbahn. Beschlüsse beider Parlamente (Aargau und Luzern) haben eine Sanierung dieser Bahn wiederholt bejaht, und der Bundesrat hat letztes Jahr einen Entscheid gefällt, dass im luzernischen Seetal das schlimmste Teilstück saniert werden soll. Dies noch weiter zu verzögern ist unverantwortlich. Sie kennen die Zahlen der Unfälle, die auf dieser Strecke passiert sind. Allein in der Gemeinde Emmen waren in den letzten dreissig Jahren über dreissig Todesfälle zu verzeichnen. Es gibt allein in der Gemeinde Emmen etwa dreissig unbewachte Bahnübergänge. Es ist unverantwortlich, hier noch zuzuwarten.

Es ist richtig, dass gewisse Teilprojekte neu überdacht werden müssen. Ich erinnere Sie: Die Groupe de réflexion hat zwischen dem luzernischen Seetal, das von der Bahn mit Personen und Gütern sehr stark frequentiert ist, und dem Teilstück im aargauischen Seetal unterschieden. Dass dort noch einmal

Ueberlegungen angestellt werden müssen, ist richtig. Das hindert uns aber nicht daran, heute zu entscheiden; denn wir entscheiden nur über den Teil, der bereits bewilligt und vom Bundesrat mit gewissen Auflagen gutgeheissen worden ist. Damit diese Planung und der Baubeginn nun endgültig erfolgen können, muss wenigstens dieses Teilstück, das in bezug auf Sicherheit am gefährlichsten ist, aber auch weitaus die grösste Frequenz aufweist, endlich saniert werden.

Ich bitte Sie daher, diesem Ordnungsantrag zu widersprechen.

M. Béguelin: Cette ligne du Seetal, c'est de l'archéologie ferroviaire, c'est même un scandale national. Ça fait trente ans qu'on discute de la nécessité urgente de l'assainir. Ce n'est vraiment pas le moment de renvoyer la discussion. Je vous invite à rejeter la motion d'ordre Mauch Rolf.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Mauch Rolf

Minderheit

Dagegen

offensichtliche Mehrheit

92.3201

Motion Giezendanner

Umstellung der Seetalbahn

von Bahn- auf Busbetrieb

auf der Strecke Emmen–Lenzburg

Ligne ferroviaire Emmen–Lenzburg.

Remplacement du train par l'autobus

Wortlaut der Motion vom 9. Juni 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, das Ausbauprojekt der Seetalbahn zu stoppen und den unrentablen und veralteten Bahnbetrieb auf Busbetrieb umzustellen.

Bei der Umstellung sollen Bahntrassees renaturiert oder allenfalls – wo nötig – als separate Busspuren ausgebaut werden.

Texte de la motion du 9 juin 1992

Le Conseil fédéral est chargé d'interrompre le programme de modernisation du chemin de fer du Seetal et de remplacer cette vieille ligne, qui n'est plus rentable, par un service d'autobus.

A cette occasion, les voies de chemin de fer devraient être transformées en espaces naturels ou, éventuellement, en voies séparées pour les autobus lorsque cela s'avère nécessaire.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aregger, Aubry, Bezzola, Binder, Bischof, Blocher, Bonny, Borer Roland, Boradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Cincera, Daepf, Dreher, Eyermann Christoph, Frey Walter, Friderici Charles, Früh, Hari, Hegetschweiler, Hess Otto, Jenni Peter, Kern, Loeb François, Maspoli, Maurer, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Neuenchwander, Reimann Maximilian, Rychen, Sandoz, Scheidegger, Scherrer Jürg, Seiler Hanspeter, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Stucky, Suter, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss Paul, Zölch (50)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Trotz dem Ausbau der Seetalbahn (etwa 700 Millionen Franken) kann die Strecke nie rentabel betrieben werden. Das Rollmaterial ist veraltet, und neues müsste neben den Investitionen für den Bau und die Sanierung noch zusätzlich von den SBB gekauft werden. Moderne Busse (eventuell Schubgelenkbusse) können viel kostengünstiger betrieben werden. Durch die Umstellung auf Busbetrieb würde neues, attraktives Wagenmaterial eingesetzt. Dem Ausbau der Seetalbahn muss viel Kulturland geopfert werden, mit der Umstellung von Bahn

auf Bus könnte sogar viel Land wieder renaturiert werden. Mit dem Busbetrieb würden Baukosten von etwa 700 Millionen Franken eingespart. Die vorhandenen Infrastrukturen der Strasse könnten fast gratis von den Bussen benutzt werden. Der Energie-Engpass der SBB (elektrischer Strom) würde durch den Wegfall des Bahnbetriebs verringert. Die Linie Lenzburg–Emmen wird für den Güterverkehr nur wenig und nicht sinnvoll betrieben. Das Angebot für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs kann mit Bussen effizient ausgebaut werden. In Spitzenzeiten könnten mehr Busse eingesetzt werden, in flauen Zeiten könnten sogar Kleinbusse eingesetzt werden. Beim Busbetrieb könnten sogar Privatunternehmer eingesetzt werden. (Reprivatisierung). Vorhandene Bahnhöfe könnten umgenutzt werden (Gewerbe und Wohnungen). Die Kantone Aargau und Luzern würden finanziell entlastet. Das Defizit der SBB würde verringert.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 31. August 1992

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 31 août 1992*

Ein Entscheid über die Betriebsform bei SBB-Angeboten liegt in der Kompetenz des Bundesrates, soweit nicht eine definitive Stilllegung beabsichtigt ist. Der Bundesrat ist nicht verpflichtet, Motionen im delegierten Rechtsetzungsbereich entgegenzunehmen.

Der Bundesrat hat in der Zwischenzeit die Lage der Seetalbahn eingehend analysiert. Er kommt zum Schluss, dass sich ihre Aufrechterhaltung nach wie vor rechtfertigt. Ein Busbetrieb kann insbesondere im Bereich Hochdorf–Luzern den Anforderungen des Marktes nicht entsprechen. Darum ist dort eine rasche Sanierung der Bahn nötig.

Der Bundesrat hat eine etappenweise Sanierung beschlossen. Zu jeder Etappe ist eine Zweckmässigkeitsstudie vorzulegen. Dabei wird vor allem die Umstellung des Mittelteils der Linie auf Bus zu prüfen sein. Der Bundesrat genehmigt die einzelnen Etappen, wenn sie sich auf die sicherheitstechnische Sanierung beschränken. Forderungen für die Leistungssteigerung der Bahn sind von den Kantonen zu tragen.

Dieses Vorgehen stellt eine den Marktanforderungen und der finanziellen Lage von Bund und SBB angepasste Sanierung sicher.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Giezendanner: Wie Sie wissen, habe ich meine Motion vor einem Jahr eingereicht. Sie können darin lesen, dass ich die Umstellung der Seetalbahn von Bahn- auf Busbetrieb auf der Strecke Emmen–Lenzburg verlangt habe.

Inzwischen haben sich einige neue Aspekte ergeben. Sie haben gelesen, dass in den Gemeinden Hitzkirch und Hochdorf etwa 30 000 Tonnen Güter per Cargo Rail verladen werden. Das ist für mich ein Argument, diese Strecke unter Umständen bestehenzulassen. Ein Argument ist auch der Personenverkehr, wenn man diese Bahn bis Hitzkirch ausweitet.

Mit der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) ist meine Motion eigentlich erledigt, weil die Motion der KVF vor allem die Strecke Hitzkirch–Lenzburg überprüfen lassen will.

Ich glaube, es ist deshalb sinnvoll, meine Motion zurückzuziehen.

Zurückgezogen – Retiré

93.3244

Motion FK-NR (93.027)

Seetalbahn

Motion Cdf-CN (93.027)

Chemin de fer du Seetal

Wortlaut der Motion vom 11. Mai 1993

Im Rahmen des zweiten Sanierungsprogramms wird der Bundesrat ersucht, auf das Projekt der Seetalbahnsanierung zurückzukommen und es den finanzpolitischen Rahmenbedingungen anzupassen.

Texte de la motion du 11 mai 1993

Dans le cadre du deuxième programme d'assainissement, le Conseil fédéral est invité à examiner le projet d'assainissement du chemin de fer du Seetal, pour en adapter les conditions-cadres sur le plan de la politique financière.

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 8. September 1993

Der Bundesrat hat am 31. August 1992 seinen Beschluss von 1979 bestätigt und beschlossen, dass das Seetal grundsätzlich mit der Bahn erschlossen werden soll. Insbesondere hat er anerkannt, dass der Bahn eine regionale Bedeutung als Vorortsbahn ab Luzern zukommt. Er hat dabei aber offengelassen, ob es eine durchgehende Bahn sein soll oder wieweit allfällige Stichlinien reichen sollen. Dies soll durch eine (sich im Gang befindliche) Ueberprüfung der Betriebsform im Mittelteil und Zweckmässigkeitsprüfungen für jede zu bewilligende Etappe geklärt werden.

Er erschien dem Bundesrat als unangebracht, für die Sanierung dieser Regionallinie gegen 600 Millionen Franken aufzuwenden, wie dies das Projekt der Kantone vorsah. Er beschränkte die Möglichkeit von Bundesbeiträgen auf das sicherheitstechnisch Unabdingbare und verlangte von den Kantonen, leistungssteigernde Teile, insbesondere den Erlösentunnel, selbst zu bezahlen. Durch die Abkehr vom ursprünglichen Sanierungskonzept, das eine generelle Modernisierung und Verbesserung der Bahnlinie beabsichtigte, hin zur Beschränkung auf die Verbesserung der Sicherheit an den zahlreichen Niveauübergängen erscheint nach dem gegenwärtigen Stand der Untersuchung zumindest eine Halbierung der Sanierungskosten möglich. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird indessen sämtliche Teilprojekte weiter auf Einsparungen hin untersuchen. Die Anpassung an die finanzpolitischen Rahmenbedingungen ist demnach bereits im Gange. Sie wird jedoch nicht vor Ende Jahr abgeschlossen sein, so dass eine Berücksichtigung im zweiten Sanierungspaket nicht möglich ist.

Es handelt sich bei der Sanierung der Seetalbahn um eine Trennung von Schiene und Strasse sowie die Sanierung von Bahnübergängen. Diese Arbeiten sind zur Sicherheit des Strassenverkehrs notwendig. Auf Bahnübergängen im aargauischen Teil sind in neuerer Zeit jährlich 15 Unfälle (Basis 1987 bis 1992, Tendenz zunehmend) mit ein bis zwei Toten und drei Verletzten (zwei davon schwer) zu verzeichnen. Im luzernischen Teil werden diese Zahlen im langjährigen Durchschnitt (1950 bis 1989) erreicht, dürften also heute bereits höher liegen. Allein ein Drittel der Toten sind in Emmen zu klagen.

Die massgebende Rechtsgrundlage für die Finanzierung ist die Verkehrstrennungsverordnung vom 6. November 1991

Motion Giezendanner Umstellung der Seetalbahn von Bahn- auf Busbetrieb auf der Strecke Emmen-Lenzburg

Motion Giezendanner Ligne ferroviaire Emmen-Lenzburg. Remplacement du train par l'autobus

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3201
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 15:30
Date	
Data	
Seite	1482-1483
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 126

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.