

Proposition de la commission

La commission propose à l'unanimité d'approuver l'extension de la concession.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Präsident: Wir kommen zur ersten Abstimmung. Ich möchte Sie bitten, Ihre Stimme hier im Unterschied zu den Abstimmungen in Bern mittels Heben der Hand abzugeben und nicht den Versuch zu unternehmen, sich von den festgeschraubten Sitzen zu erheben.

Ich möchte Ihnen auch beliebt machen, dass nur die Stimmen von jenen gezählt werden, die sich an ihrem Platz befinden, weil wir sonst ein Durcheinander bekommen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

157 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

93.032

Standseilbahn Saint-Luc–Tignousa.**Konzession****Funiculaire Saint-Luc–Tignousa.****Concession**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 15. März 1993 (BBl I 1561)

Message et projet d'arrêté du 15 mars 1993 (FF I 1456)

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Die Sesselbahngesellschaft Saint-Luc-Bella-Tola AG betreibt seit 1964 ganzjährig einen Sessellift von Saint-Luc nach Tignousa. Das Unternehmen ersucht nun um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn als Ersatz für den Sessellift.

2. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich am 17. August 1993 mit dieser Vorlage. Sie hält dazu folgendes fest:

Der Sessellift entspricht technisch nicht mehr den Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr. Eine Anpassung käme sehr teuer zu stehen. Die geplante Standseilbahn, als eingleisige Pendelbahn mit Mittelausweiche angelegt, bietet Sicherheit, mehr Kapazität und tiefere Unterhaltskosten. Die Bahngesellschaft erhofft sich durch die neue Bahn für Saint-Luc auch einen weiteren Aufschwung.

Da die Standseilbahn ausschliesslich für den touristischen Verkehr geöffnet sein soll, hat das Geschäft für den Bund keine finanziellen Auswirkungen.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

1. La Société de télésiège Saint-Luc-Bella-Tola SA exploite depuis 1964 un télésiège de Saint-Luc à Tignousa. L'entreprise demande l'octroi d'une concession pour la construction et l'exploitation d'un funiculaire en remplacement du télésiège.

2. La Commission des transports et des télécommunications a traité ce projet le 17 août 1993. Elle constate ce qui suit:

Le télésiège ne correspond plus aux normes techniques de l'Office fédéral des transports. Une adaptation serait très onéreuse. Le funiculaire prévu, conçu comme un service pendulaire sur voie unique avec évitement, offre une bonne sécurité, une plus grande capacité et des coûts d'entretien plus bas. La société espère par là donner un nouvel essor à la station de Saint-Luc.

Du fait que le funiculaire ne sera ouvert qu'au trafic touristique, cet objet n'a aucune conséquence financière pour la Confédération.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, der Erteilung der Konzession zuzustimmen.

Proposition de la commission

La commission propose à l'unanimité d'approuver l'octroi de la concession.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–15

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

156 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsantrag Mauch Rolf

Vorstösse zum Thema Seetalbahn

Verschiebung der Diskussion bis zum Vorliegen eines genehmigten Gesamtkonzeptes «Regionalverkehr Schweiz»

Motion d'ordre Mauch Rolf

Interventions concernant le chemin de fer du Seetal

Repousser la discussion jusqu'à la présentation d'un concept global agréé «Trafic régional suisse»

Mauch Rolf: Wir kommen zu einer Reihe von Vorstössen aus dem verkehrspolitischen Bereich. Einige davon betreffen die Seetalbahn, deren Sanierung, deren stückweise Einstellung bzw. teilweise Fortführung usw. Wir haben zurzeit unerhörte ungelöste Probleme, auch nicht ausdiskutierte Probleme, und nicht genehmigte Konzepte, die mit den Fragen unserer gesamten schweizerischen Verkehrspolitik und den gleichzeitig anstehenden grossen finanzpolitischen Fragen zusammenhängen.

Ich bin nun dezidiert der Auffassung, dass zuerst Klarheit über die Grundsätze geschaffen werden muss, die in der Schweiz einzuhalten sind. In den verkehrspolitischen Fragen, wovon ein Bereich der Regionalverkehr ist – es gibt aber auch an-

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

Standseilbahn Saint-Luc-Tignousa. Konzession

Funiculaire Saint-Luc-Tignousa. Concession

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	93.032
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 15:30
Date	
Data	
Seite	1481-1482
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 125