

«Rail 2000» dès qu'il appert de manière tangible que grâce à la nouvelle offre de prestations (en particulier, rames à caisson inclinable, voitures à deux étages), il sera possible de renoncer entièrement ou partiellement à la construction des nouveaux tronçons prévus à l'article 2.

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement en temps opportun un projet de nouvel arrêté fédéral concernant les crédits d'engagement pour les étapes suivantes du projet de «Rail 2000» – partie CFF.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Die von der Kommission eingereichte Motion ist die logische Folge des Antrages der Kommission, vom Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000» Kenntnis zu nehmen.

Mit dem Auftrag der Motion soll die Weiterführung des Projektes «Bahn 2000» sichergestellt werden; es soll aber auch dokumentiert werden, dass das Parlament bei der Verwirklichung dieses Projektes seine Verantwortung wahrnimmt.

Die Kommission ist der Auffassung – der Rat hat implizit dieselbe Ansicht vertreten –, dass die Verwirklichung der ersten Etappe des Projektes insofern keine Änderung des Bundesbeschlusses bedingt, als das Kernstück des Projektes, die Strecke Mattstetten–Rothrist, als erste Etappe wie vorgesehen gebaut wird. Indessen wird in einem späteren Zeitpunkt zu bestimmen sein, was mit den weiteren, in Artikel 2 des Bundesbeschlusses genannten Linien zu geschehen hat.

Da unter den heutigen Umständen offensichtlich nicht gesagt werden kann, ob diese Strecken dereinst gebaut werden sollen oder ob es möglich sein wird, darauf zu verzichten – dank des neuen Angebotskonzepts oder aufgrund technischer Verbesserungen beim Rollmaterial oder aus welchen Gründen auch immer –, muss der Bundesrat nach Auffassung der Kommission beauftragt werden, falls sich der Bau einer dieser Strecken als unnötig erweisen sollte, eine formelle Änderung des Bundesbeschlusses vorzulegen. Die Motion soll überdies zur Transparenz bei der Realisierung des Projektes beitragen, indem das Parlament zu informieren ist, sobald sich über die Zukunft der Folgeetappen Genaueres abzeichnet. Die Motion verlangt deshalb vom Bundesrat Bericht und Antrag, sobald feststeht, ob dank des neuen Angebotskonzepts auf den Bau einer oder mehrerer Strecken verzichtet werden kann. Die Kommission betont damit ihre Auffassung, dass diese vier Strecken den Grundpfeiler des Projektes darstellen und dass ein teilweiser Verzicht eine Änderung des Bundesbeschlusses betreffend das Konzept «Bahn 2000» bedingen würde, dem Volk und Parlament zugestimmt haben. Für die weiteren Etappen ist rechtzeitig ein neuer Bundesbeschluss über Verpflichtungskredite zu unterbreiten. Hier bringt die Kommission somit klar zum Ausdruck, dass das Konzept «Bahn 2000» in seinen wesentlichen Zügen realisiert werden soll.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

93.3214

Interpellation Cottier

Infragestellung der Linie Genf–Romanshorn über Lausanne–Freiburg–Bern im Projekt «Bahn 2000»

Remise en cause de la ligne Genève–Romanshorn par Lausanne–Fribourg–Berne dans le projet de «Rail 2000»

Wortlaut der Interpellation vom 28. April 1993

Ich ersuche den Bundesrat, zur Realisierung der Linie Genf–Romanshorn über Lausanne, Freiburg und Bern im Rahmen von «Bahn 2000» Stellung zu nehmen. Diese Linie dient als Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten unseres Landes. Im Projekt, das vom Volk gutgeheissen worden war, figuriert diese Linie als prioritäre Verkehrsachse. Ist der Bundesrat immer noch bereit, diese Linie aufrechtzuerhalten?

Texte de l'interpellation du 28 avril 1993

J'interpelle le Conseil fédéral sur la réalisation, dans le cadre de «Rail 2000», de la ligne Genève–Romanshorn par Lausanne, Fribourg et Berne. Ce trajet servant de liaison entre l'ouest et l'est du pays figure dans le projet approuvé par le peuple comme axe prioritaire.

Le Conseil fédéral est-il disposé à maintenir cette ligne?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Piller

(1)

Cottier Anton (C, FR): Par l'interpellation que j'ai déposée en avril 1993, j'ai exprimé la préoccupation partagée, au moment du dépôt de l'interpellation, par de nombreux milieux de la Suisse romande, de voir la liaison entre la Romandie et la Suisse alémanique de «Rail 2000» coupée.

En effet, au vu d'une croissance démesurée des coûts, le projet devait être réduit. Or, il existait, à ce moment-là, des éléments précis dont j'avais connaissance, selon lesquels la ligne du «Mittelland» reliant Genève à Romanshorn devait être divisée en deux parties, ce qui aurait obligé les voyageurs à changer de train à Berne. Cela eût été inadmissible.

Une année après le dépôt de mon interpellation, le Conseil fédéral a fixé les priorités. Il a réduit, certes, le projet des lignes reliant la Suisse romande à la Suisse allemande, mais l'essentiel a été sauvé. Et là, j'approuve aussi la décision prise par le Conseil fédéral.

Si j'ai bien compris la décision gouvernementale, de nouveaux convois ferroviaires, des compositions à deux étages et l'augmentation du nombre des trains amélioreront les liaisons entre la Suisse romande et la Suisse allemande. Mon interpellation a donc été utile.

Je prie M. le conseiller fédéral de me fournir les derniers éléments sur la desserte future, dans le cadre de «Rail 2000», de la ligne de Genève à Romanshorn passant par le «Mittelland».

Ogi Adolf, Bundesrat: In Ergänzung zu meinen Ausführungen und zum schriftlichen Text, den Sie, Herr Cottier, erhielten, möchte ich folgendes hinzufügen:

Die Linie Genf–Lausanne–Bern–Ostschweiz wird im Rahmen von «Bahn 2000» nicht etwa abgebaut, sondern verstärkt. Diese Linie ist, wie Herr Piller vorhin gesagt hat, die zentrale Ost–West-Verbindung des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Sie wird in der ersten Etappe von «Bahn 2000» sowohl bezüglich des Angebotes als auch der Reisezeit eindeutig aufgewertet. Ich verweise dazu auf den Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» und auf meine Ausführungen dazu. Anlässlich der Beratungen von «Bahn 2000» in den eidgenössischen Räten und in den Kommissionen in den Jahren 1985

bis 1987 wurde aber die Gleichstellung der Jurafusslinie mit der Mittellandlinie beschlossen. Dieser Beschluss wird mit der ersten Etappe auch vollzogen. Damit wird die Romandie noch besser mit der deutschen Schweiz und mit dem Mittelland verbunden. Die Fahrzeit auf der Strecke Lausanne–Biel–Zürich wird damit um 35 Minuten reduziert; auf der Mittellandlinie Zürich–Bern–Fribourg–Lausanne werden 15 Minuten eingespart.

Der Vollausbau des Abschnittes Lausanne–Fribourg würde rund 1 Milliarde Franken kosten und eine weitere Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten bringen. Die Investitionen können in der ersten Etappe von «Bahn 2000» nicht verantwortet werden. Der erzielbare Nutzen steht in keinem Verhältnis zum Aufwand, zu den Kosten. Zudem würden in Lausanne die Anschlüsse verschlechtert, da die Züge vom Jurasüdfuss 10 Minuten nach den Berner bzw. Freiburger Zügen ankommen würden. Der Knoten Lausanne würde somit sogar auseinanderfallen. Die Umsteigebedingungen würden verschlechtert. Im Anhang 7 des Berichtes über die erste Etappe von «Bahn 2000» – auf diesen Anhang 7 möchte ich Sie verweisen, Herr Cottier – ist für jedermann verständlich dargestellt, warum diese Etappe nur den Tunnelausbau der Freiburger Strecke umfasst und nicht den Gesamtausbau wie seinerzeit vorgesehen.

Ich hoffe, dass diese zusätzlichen Informationen, die allgemeinen Informationen von vorher sowie die schriftliche Information, die Sie erhielten, Sie so weit bewegen konnten, dass Sie sich von der Stellungnahme des Bundesrates betreffend Ihre Interpellation befriedigt zeigen können.

Cottier Anton (C, FR): Je suis satisfait de la réponse. Je pense que le Conseil fédéral, dans ces circonstances, a sauvegardé au mieux les intérêts de la Suisse romande.

93.3521

Interpellation Onken

«Bahn und Bus 2000».

Regionalverkehr in der Ostschweiz

«Rail et Bus 2000».

Trafic régional en Suisse orientale

Wortlaut der Interpellation vom 8. Oktober 1993

Das Konzept «Bahn und Bus 2000» wird, entgegen ursprünglicher Absichten und Zusicherungen, mehr und mehr auf die nachfragestarken Bereiche des Netzes konzentriert. Damit werden abermals die Rand- und Bergregionen benachteiligt. Die versprochene flächendeckende Verbesserung des Verkehrsangebots wird nicht erbracht. Insbesondere die Ostschweiz kommt erneut zu kurz.

Ich frage deshalb den Bundesrat:

1. Wie will er die Grundidee von «Bahn und Bus 2000» auch in der Ostschweiz glaubhaft aufrechterhalten und die ungeschmälerte Einbindung dieses Landesteils in das Konzept gewährleisten?
2. In welcher Form gedenkt er den Forderungen zu genügen, den Regionalzugsverkehr verbindlich in das Konzept «Bahn und Bus 2000» einzubinden?
3. In welcher Form sollen die bestehenden Angebotslücken geschlossen und namentlich die Kapazitätserweiterung auf der Strecke Zürich–Winterthur bewirkt werden? Wie will der Bundesrat zudem die Versprechung des Halbstundentaktes auf der Thurtallinie und der Schnellzugsverbindung Zürich–Kreuzlingen/Konstanz einlösen?
4. Wie gewichtet der Bundesrat eigentlich die Anforderungen der Besiedlungspolitik, der Raumplanung, der Regionalpolitik und des Umweltschutzes gegenüber den zurzeit einseitig dominierenden betriebswirtschaftlichen Überlegungen? Und

wie werden die teilweise recht unbedeutenden Spareffekte gegen die einschneidenden Nachteile des Leistungsabbaus und den schleichenden «Kreditverlust» der SBB valorisiert und aufgerechnet?

5. Nach welchem Konzept handelt der Bundesrat bei der Frage Bahn oder Bus, Schiene oder Strasse? Da von dieser Frage auch die KTU berührt sind, ergeben sich für die betroffenen Kantone oft schwer einsehbare Konsequenzen; wie sollen sie inskünftig besser in die entsprechende Entscheidungsfindung eingebunden werden?

Texte de l'interpellation du 8 octobre 1993

A l'encontre des intentions initiales et des assurances données, le projet «Rail et Bus 2000» est de plus en plus axé sur les secteurs du réseau où la demande est forte, ce qui constitue un nouveau désavantage pour les régions périphériques et celles de montagne. L'amélioration des prestations de transport dans tout le pays n'est pas réalisée, contrairement aux promesses faites. La Suisse orientale notamment est défavorisée une fois de plus.

Je demande par conséquent au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment entend-il réaliser l'idée essentielle du projet «Rail et Bus 2000» en Suisse orientale aussi et assurer l'intégration complète de cette partie du pays dans le réseau prévu?
2. Sous quelle forme a-t-il l'intention de satisfaire la demande visant à garantir l'inclusion du trafic ferroviaire régional dans le projet?
3. De quelle façon comblera-t-on les lacunes constatées dans les prestations fournies actuellement et comment augmentera-t-on notamment la capacité de la ligne Zurich–Winterthur? Comment le Conseil fédéral prévoit-il en outre de tenir la promesse qu'il a faite d'instaurer la cadence semi-horaire sur la ligne de la vallée de la Thur et d'assurer la liaison par trains directs entre Zurich et les villes de Kreuzlingen et de Constance?
4. Quelle importance le Conseil fédéral accorde-t-il réellement aux impératifs de la politique d'occupation du territoire et d'aménagement de celui-ci, de la politique régionale et de la protection de l'environnement face aux considérations économiques actuellement prédominantes? Comment a-t-on l'intention de valoriser les économies souvent minimes réalisées, vu les énormes inconvénients d'un démantèlement des prestations et de la perte de crédit progressive qui en résulte pour les CFF?
5. Quelle est l'idée directrice qui détermine les décisions du Conseil fédéral lorsqu'il doit choisir entre le train et le bus, entre le rail et la route? Etant donné que les ETC sont également concernées, des conséquences difficilement prévisibles pour les cantons découlent souvent de ces choix; comment pourront-ils participer aux décisions à prendre?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Onken Thomas (S, TG): Wie schon erwähnt, habe ich die Begründung meines Vorstosses bereits mit dem Votum geliefert, das ich vorhin zum Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» gehalten habe. Nachdem Bundesrat Ogi im Rahmen jener Diskussion nicht auf meine Fragen eingegangen ist, bin ich nun auf seine Antwort gespannt.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich danke Ihnen, Herr Onken, dass Sie meine Antwort auf Ihre Interpellation jetzt noch entgegennehmen. Ich habe die allgemeine Diskussion nicht unnötig verlängern wollen. Sie sind der Ansicht, dass die Ostschweiz bei der ersten Etappe von «Bahn 2000» vergessen wurde, und Sie stellen in diesem Zusammenhang mehrere Fragen. Ich ergänze die schriftlichen Unterlagen, die Sie vom Sekretariat bekommen haben, und ich ergänze meine Ausführungen von heute morgen.

Das Konzept «Bahn 2000» wird in der Ostschweiz bereits mit der ersten Etappe schrittweise verwirklicht. Die für das Knotenprinzip notwendigen Fahrzeiten werden zum Teil dank dem Einsatz von modernerem Rollmaterial mit aktiver Wagenkastenneigung erreicht. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass

Interpellation Cottier Infragestellung der Linie Genf-Romanshorn über Lausanne-Freiburg-Bern im Projekt "Bahn 2000"

Interpellation Cottier Remise en cause de la ligne Genève-Romanshorn par Lausanne-Fribourg-Berne dans le projet de "Rail 2000"

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3214
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1016-1017
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 758

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.