

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

(SR 725.121). Von den Gesamtkosten sind zunächst die nicht anrechenbaren Kosten auszuschneiden, das heisst Projektteile, die für die Hebung der Sicherheit nicht notwendig wären (z. B. Leistungssteigerungen). An die verbleibenden anrechenbaren Kosten bezahlt der Bund im Kanton Luzern 77,5 Prozent und im Kanton Aargau 75 Prozent. Bezogen auf die Gesamtkosten der Sanierung ergibt dies einen Anteil von rund 60 Prozent zu Lasten der Treibstoffzollkasse. Der Rest ist von den beiden Kantonen und zu einem geringen Teil durch die SBB (Interessenbeitrag) zu tragen.

Entscheidung der kantonalen Parlamente

Die Kantonsregierungen und die kantonalen Parlamente standen bisher in ihrer Mehrheit klar zur Sanierung der Seetalbahn. Durch den Grossen Rat des Kantons Luzern wurde 1991 der Planungsbericht für die Sanierung der Seetalbahn genehmigt. Der Grosse Rat des Kantons Aargau genehmigte 1988 das Sanierungskonzept. In den folgenden Jahren wurden Ausführungs- und Kreditbeschlüsse für die Etappen Boniswil und Reinach-Menziken (Verlegung WSB) gefasst. Anfang Juni 1991 hat das aargauische Kantonsparlament erneut seine befürwortende Haltung bekräftigt. Es würde von den Kantonen als Vertrauensbruch betrachtet, wenn sich der Bund nach jahrelangen Versprechen und nach erheblichen Vorinvestitionen seitens der Kantone vollständig zurückziehen würde. Eine Reduktion des Projektes auf das Wesentliche wird hingegen auf ein weitgehend positives Echo stossen.

Bereits ausgeführte Arbeiten

Nach dem positiven Entscheid des Bundesrates von 1979 wurden verschiedene Einzelobjekte sowie die Einfahrt nach Hochdorf für insgesamt über 30 Millionen Franken bereits ausgeführt. Hingegen wurde die Inangriffnahme der Umfahrung Emmen durch ein langwieriges Enteignungsverfahren hinausgezögert. Die Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit der gewählten Lösung wurden dabei bestätigt.

Umfahrung Emmen

Die Umfahrung Emmen ist nun baureif. Dieses Teilstück ist das bestausgelastete, da es dem Luzerner Vorortsverkehr dient. Zugleich ist es das gefährlichste, weshalb die Sanierung dringend ist. Hier kann ein Bus die Leistungen der Bahn nicht erbringen. Durch die Motion der Finanzkommission des Nationalrates wird die Ausführung weiter verzögert. Nur zwei Tage nach dem Beschluss der Finanzkommission verunglückte in Emmen erneut ein Kind.

Bei einer baldigen Vergabe der Bauarbeiten könnte man von den derzeit gedrückten Preisen der Bauwirtschaft profitieren.

Gesamtwürdigung

Die Seetalbahn ist sicher keine hochbelastete Magistrale. Aber sie ist eine durchschnittlich ausgelastete Regional- und Vorortsbahn. Der Regionalverkehr – auch jener mit Bussen – kann seine Kosten unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht mit den Billett- und Frachteinahmen decken. Ob im Seetal minimale Investitionen getätigt werden, hängt auch mit der grundsätzlichen Frage zusammen, ob wir weiterhin bereit sind, einen funktionierenden Regionalverkehr aufrechtzuerhalten und ihm die notwendigen Investitionen zu gewähren. Der Bundesrat muss dafür sorgen, dass der Regionalverkehr möglichst kostengünstig erbracht werden kann. Auch ein Busbetrieb im Seetal würde zunächst einmal Investitionen bedingen. Angefangen von den Bussen über eine Garage und die Erstellung der Haltestellen bis hin zu einigen notwendigen Strassenausbauten ergibt sich ein nicht unerheblicher Investitionsbedarf. Dazu kommen jene Investitionen, die durch die vollständige Verlegung der jährlich 100 000 Gütertonnen auf die Strasse bedingt sind.

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Sanierung der Seetalbahn nicht 600 Millionen Franken kosten darf. Er erachtet aber die Erhaltung und Sanierung des Schienenverkehrs zumindest im Luzerner Abschnitt als tragbar, notwendig und sinnvoll. Für definitive Aussagen zum Mittelteil und zum Aargauer Abschnitt will er die Resultate der gegenwärtigen Untersuchungen abwarten, die etwa Ende Jahr vorliegen.

Im Budget 1994 ist bisher nur die Umfahrung Emmen enthalten. Dafür vorgesehen ist ein Bundesbeitrag von etwas über 50 Millionen Franken, verteilt über etwa 5 Jahre. Die Sanierung dieses Abschnittes ist dringend und sinnvoll. Ein integra-

ler Strassentransportdienst würde zu einer insgesamt wesentlich schlechteren Verkehrsbedienung führen und ebenfalls erhebliche Kosten verursachen. Einsparungen beim Gesamtpjekt sind jedoch sinnvoll und werden vom Bundesrat beabsichtigt. Dies ist in den Finanzplanzahlen bereits berücksichtigt.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 septembre 1993

Le 31 août 1992, nous avons confirmé notre décision de 1979, selon laquelle le Seetal doit, en principe, être desservi par le rail. Nous avons notamment reconnu que la ligne irriguant cette vallée revêtait une importance régionale en tant que chemin de fer de banlieue au départ de Lucerne. Nous ne nous sommes toutefois pas prononcés sur la question de savoir si elle devait être maintenue de bout en bout ou dans quelle mesure d'éventuelles antennes étaient suffisantes. Cette question sera élucidée par l'enquête (en cours) sur la forme d'exploitation nécessaire pour la partie médiane et par les études d'opportunité pour chaque étape à approuver.

Nous avons estimé inapproprié de dépenser quelque 600 millions de francs pour rénover cette ligne régionale, comme le prévoyait le projet des cantons. Nous avons limité l'octroi des contributions fédérales aux mesures absolument nécessaires pour la sécurité et exigé des cantons qu'ils paient eux-mêmes les ouvrages augmentant la capacité, notamment le tunnel de l'Erlösen. D'après l'état actuel de l'enquête, il semble possible de diviser au moins par deux les coûts de rénovation, étant donné qu'on abandonne le projet d'assainissement initial, qui prévoyait une modernisation générale de la ligne ferroviaire, et qu'on se limite à améliorer la sécurité des passages à niveau. Le Département fédéral des sports, des communications et de l'énergie continuera cependant d'examiner tous les projets partiels quant aux économies possibles. Cela étant, l'adaptation aux conditions-cadres de la politique financière est déjà en cours. Elle ne sera cependant pas terminée avant la fin de l'année, raison pour laquelle il n'est pas possible d'en tenir compte dans le deuxième paquet d'assainissement. Il s'agit en l'occurrence de séparer le rail de la route et d'améliorer la sécurité des passages à niveau. Ces travaux sont nécessaires pour la sécurité de la circulation routière. Ces derniers temps, 15 accidents (tendance à la hausse de 1987 à 1992) se sont produits chaque année sur le tronçon argovien, occasionnant 1 à 2 décès et 3 blessés, dont 2 grièvement. Sur le tronçon lucernois, ces chiffres sont atteints, en moyenne, de 1950 à 1989, mais ils devraient être plus élevés à l'heure actuelle. Un tiers des accidents mortels a eu lieu à Emmen.

La base légale déterminante pour le financement est constituée par l'ordonnance du 6 novembre 1991 sur la séparation des courants de trafic (RS 725.121). Il convient tout d'abord de calculer les coûts non imputables, c'est-à-dire ceux des ouvrages qui ne seraient pas nécessaires pour accroître la sécurité (p. ex. les constructions servant à augmenter la capacité). Dans le canton de Lucerne, la Confédération paie 77,5 pour cent des coûts imputables restants. Dans celui d'Argovie, cette proportion atteint 75 pour cent. Rapporté aux coûts globaux de l'amélioration, cela donne une part de 60 pour cent à la charge de la caisse des droits d'entrée sur les carburants. Le reste est pris en charge par les deux cantons et, dans une faible mesure, par les CFF (contribution de la partie intéressée).

Décisions des parlements cantonaux

Jusqu'à présent, la majorité des gouvernements et des parlements cantonaux s'est prononcée clairement en faveur de la réfection du chemin de fer. Le Grand Conseil du canton de Lucerne a approuvé en 1991 le rapport sur sa planification. Celui du canton d'Argovie a fait de même en 1988. Les années suivantes, il a pris des décisions relatives aux travaux et aux crédits pour les étapes de construction de Boniswil et de Reinach-Menziken (déplacement de la voie du WSB). Au début de juin 1991, le Parlement du canton d'Argovie a réaffirmé son attitude positive. Dès lors, les cantons considéreraient que la Confédération manquerait à sa parole si elle se retirait entièrement du projet après avoir fait des promesses pendant des années et après qu'ils ont consenti d'importants investissements préalables. Réduire le projet à l'essentiel suscitera, en revanche, un écho largement positif.

Travaux déjà exécutés

Suite à notre décision positive de 1979, divers projets isolés tels que l'entrée à Hochdorf ont déjà été réalisés pour une somme dépassant 30 millions de francs. En revanche, le début des travaux de contournement d'Emmen a été retardé par une longue procédure d'expropriation. La nécessité et la proportionnalité de la solution choisie ont cependant été confirmées.

Contournement d'Emmen

Ce projet est prêt à être réalisé. Il s'agit du tronçon le plus chargé, car il sert au trafic de banlieue de Lucerne. Comme il est aussi le plus dangereux, l'assainissement est urgent. Un service routier ne pourrait pas fournir les prestations du chemin de fer. Or, la mise en chantier a été encore retardée par la motion de la Commission des finances du Conseil national. Un nouvel accident, impliquant un enfant, s'est produit à Emmen deux jours seulement après la décision de cette commission.

Si les travaux étaient adjugés prochainement, on pourrait profiter de la diminution actuelle des prix du secteur de la construction.

Appréciation globale

Le chemin de fer du Seetal n'est pas un axe à fort trafic. C'est un chemin de fer régional et de banlieue dont la fréquentation est moyenne. Dans les conditions actuelles, le trafic régional, même s'il est assuré par des autobus, ne peut pas couvrir ses coûts avec le produit des billets et des frets. Pour savoir si des investissements minimaux doivent être opérés pour le Seetal, il faut répondre à une question de principe: sommes-nous toujours disposés à maintenir un trafic régional performant et à lui accorder les investissements nécessaires? Le Conseil fédéral doit veiller à ce que ce trafic coûte le moins possible. Même un service routier nécessiterait des investissements, du moins au début. Il faudrait acquérir des autobus, construire un garage, aménager des points d'arrêt et améliorer certaines parties de la route. Il en résulterait des mises de fonds importantes, auxquelles s'ajouteraient les investissements indispensables pour transférer intégralement vers la route le trafic marchandises (100 000 tonnes par année).

Nous sommes d'avis que la rénovation du chemin de fer du Seetal ne doit pas coûter 600 millions de francs. Nous estimons cependant que le maintien et l'assainissement du trafic ferroviaire sur le tronçon lucernois est supportable, nécessaire et judicieux. Nous attendons les résultats des enquêtes en cours avant de nous prononcer définitivement sur la partie médiane et sur le tronçon argovien. Ces résultats seront disponibles vers la fin de l'année.

Pour le moment, le budget 1994 ne prévoit que le contournement d'Emmen, financé par une contribution fédérale d'un peu plus de 50 millions de francs, répartie sur cinq ans. La rénovation de ce tronçon est urgente et opportune. Un service routier intégral conduirait à une nette détérioration de la desserte et occasionnerait aussi des coûts considérables. Il est cependant préférable d'économiser sur le projet global et nous avons l'intention de le faire. Cela est déjà pris en compte dans les chiffres du plan financier.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Antrag der Kommission**Mehrheit**

Ueberweisung der Motion

Minderheit

(Leuenberger Ernst, Bäumlín, Borel François, Leemann, Marti Werner)

Ablehnung der Motion

Antrag Bircher Peter

Ablehnung der Motion auch als Postulat

Proposition de la commission**Majorité**

Transmettre la motion

Minorité

(Leuenberger Ernst, Bäumlín, Borel François, Leemann, Marti Werner)

Rejeter la motion

Proposition Bircher Peter

Rejeter la motion, même sous forme de postulat

93.3380

Motion KVF-NR**Seetalbahn****Motion CTT-CN****Chemin de fer du Seetal****Wortlaut der Motion vom 7. September 1993**

Angesichts der nicht mehr haltbaren sicherheitstechnischen Situation der Seetalbahn wird der Bundesrat eingeladen, die Sanierung des gefährlichen Abschnittes Emmenbrücke–Hitzkirch nach der Verkehrstrennungsverordnung zu unterstützen.

Gleichzeitig wird der Bundesrat ersucht, den von ihm einverlangten Ueberprüfungsbericht für die Sanierung und Erneuerung der Bahn im Mittelteil (Bahnsanierung an Ort, neue Linieneinführung über Reinach–Menziken, Busvariante) nach der Fertigstellung den eidgenössischen Räten mit entsprechenden Anträgen unverzüglich zu unterbreiten. Diese werden dann über die weiteren Sanierungsschritte entscheiden können, insbesondere auch über die Grundsatzfrage, ob die Bahn durchgehend bis nach Lenzburg erhalten und saniert werden soll.

Bei einer Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb im Kanton Aargau dürfen die Kantone nicht schlechtergestellt werden als bei einer Sanierung der Bahn.

Texte de la motion du 7 septembre 1993

En considération de la situation intenable du point de vue des techniques de la sécurité du chemin de fer du Seetal, le Conseil fédéral est invité à apporter son appui à la rénovation du tronçon dangereux Emmenbrücke–Hitzkirch, conformément à l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic.

Simultanément, le Conseil fédéral est prié de soumettre sans retard à l'Assemblée fédérale, dès qu'il sera terminé, le rapport d'enquête qu'il a lui-même demandé sur la rénovation et le renouvellement de la partie médiane de la ligne de chemin de fer (rénovation ponctuelle de la ligne de chemin de fer, nouveau tronçon Reinach–Menziken, variante autobus); le rapport sera assorti de propositions adéquates. L'Assemblée fédérale sera ensuite en mesure de prendre des décisions quant aux phases ultérieures de rénovation et, en particulier, de répondre à la question fondamentale de savoir s'il y a lieu de maintenir et de rénover la ligne de chemin de fer jusqu'à Lenzbourg.

En cas de passage du train au bus dans le canton d'Argovie, les cantons ne devraient pas être défavorisés par rapport à une solution prévoyant une amélioration de la ligne ferroviaire.

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.

Motion FK-NR (93.027) Seetalbahn

Motion CdF-CN (93.027) Chemin de fer du Seetal

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	93.3244
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 15:30
Date	
Data	
Seite	1483-1485
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 127