

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.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. September 1993

Die Seetalbahn wurde vor über hundert Jahren als Strassenbahn gebaut und 1923 von den SBB übernommen. Zwar wurde die Bahn in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts von der Strasse abgetrennt, die Abstände blieben aber zum Teil ungenügend, und vor allem ergab sich eine grosse Zahl von Niveauübergängen. Da seit 1963 über Sanierungsvarianten diskutiert wird, unterblieb jedoch die Sicherung der meisten dieser Uebergänge. Besonders im Bereich Emmen sowie bei der Kreuzung von Kantonsstrassen ist dieser Zustand nicht länger haltbar.

1. Der Bundesrat teilt die Ansicht der Motionäre, dass der Luzerner Abschnitt der Seetalbahn, der einen erheblichen Vortrassenverkehr und zugleich die gefährlichsten Abschnitte aufweist, vordringlich zu sanieren ist. Die Aufnahme der Arbeiten wurde bisher durch die hängige Motion der Finanzkommission des Nationalrates (93.3244) verhindert.

2. In seinem Beschluss vom 31. August 1992 hat der Bundesrat festgehalten, dass die Sanierung etappenweise zu erfolgen hat und dass überprüft werden soll, ob der Mittelteil zugunsten eines Busbetriebes eingestellt werden kann. Diese Ueberprüfung ist derzeit im Gange, und der entsprechende Bericht wird noch dieses Jahr vorliegen. Sollte der Bundesrat zum Schluss kommen, dass sich eine Umstellung des Mittelteils aufdrängt, wird er dem Parlament aufgrund von Artikel 7 Buchstabe g des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) Antrag auf endgültige Stilllegung des entsprechenden Streckenabschnittes stellen. Das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen sieht aber nicht vor, dass das Parlament über Betriebskonzepte und Sanierungsprogramme beschliesst. Aufgrund von Artikel 32 Absatz 1 des Geschäftsreglementes des Nationalrates (SR 171.13) kann der Vorstoss deshalb nicht als Motion entgegengenommen werden und ist in ein Postulat umzuwandeln.

3. Es ist nicht beabsichtigt, Umstellungen auf Busbetrieb zum Anlass zu nehmen, den Bund auf Kosten der Kantone zu entlasten. Leider verhindert die gegenwärtig unterschiedliche Finanzierung von SBB, PTT und Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) diesbezügliche klare Regelungen. Daher soll mit einer Revision des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) erreicht werden, dass jegliche Linien des öffentlichen Regionalverkehrs, unbesehen des eingesetzten Verkehrsmittels (Bahn, Bus, Schiff, Luftseilbahn) oder der zuständigen Transportunternehmung gleich behandelt werden. Eine Schlechterstellung der Kantone durch Umstellung einer Bahnlinie auf Busbetrieb kann damit wirksam verhindert werden. Der Bundesrat teilt die Ansicht der Motionäre über das weitere Vorgehen bezüglich der Seetalbahnsanierung und hat dies bereits mit seinem Beschluss vom 31. August 1992 zum Ausdruck gebracht. Der Entscheid über die Sanierung des Mittelteils ist jedoch dem Bundesrat vorbehalten.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 septembre 1993

Construit il y a plus de cent ans comme tramway, le chemin de fer du Seetal a été repris en 1923 par les CFF. Il a, certes, été séparé de la route au cours de la première moitié de notre siècle, mais les distances sont restées parfois insuffisantes et il en est surtout résulté un grand nombre de passages à niveau. Comme on discute depuis 1963 des variantes de rénovation, il n'a pas été possible d'améliorer la sécurité de la plupart des passages à niveau. Cette situation ne saurait être supportée plus longtemps, particulièrement près d'Emmen et au croisement des routes cantonales.

1. Nous partageons l'avis des auteurs de la motion, selon lequel il convient de rénover en priorité le tronçon lucernois du chemin de fer, car il écoule un important trafic de banlieue et comprend les tronçons les plus dangereux. L'ouverture des travaux a cependant été entravée jusqu'ici par le fait que la motion de la Commission des finances du Conseil national (93.3244) est encore en suspens.

2. Dans notre décision du 31 août 1992, nous avons relevé que la rénovation doit se faire par étapes et qu'il faut vérifier si la partie médiane du tracé peut être fermée en faveur d'un ser-

vice d'autobus. Cet examen est en cours et le rapport ad hoc sera présenté avant la fin de cette année. Si nous arrivons à la conclusion que la substitution de la partie médiane s'impose, nous soumettrons au Parlement, conformément à l'article 7 lettre g de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31) une proposition concernant la fermeture définitive du tronçon en question. La loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux ne prévoit toutefois pas que l'Assemblée fédérale décide des régimes d'exploitation et des programmes de rénovation. Vu l'article 32 alinéa premier du règlement du Conseil national (RS 171.13), l'intervention ne peut donc pas être acceptée en tant que motion et doit être transformée en postulat.

3. Il n'est pas prévu que la Confédération remplace le rail par la route pour alléger ses finances au détriment des cantons. Malheureusement, les différents modalités de financement des CFF, des PTT et des entreprises de transport concessionnaires (ETC) n'offrent pas de réglementations claires en l'occurrence. Cela étant, la révision de la loi sur les chemins de fer (RS 742.101) permettra de traiter sur un pied d'égalité toutes les lignes du trafic public régional, quel que soit le moyen de transport utilisé (chemin de fer, autobus, bateau, téléphérique) ou l'entreprise compétente. Il sera ainsi possible d'empêcher efficacement que les cantons soient défavorisés par le passage du rail à la route.

Nous partageons l'avis des auteurs de la motion concernant la marche à suivre pour la rénovation du chemin de fer et nous l'avons déjà fait savoir dans notre décision du 31 août 1992. La décision relative à la rénovation de la partie médiane est toutefois uniquement de notre ressort.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat ist bereit, die Motion bezüglich den Absätzen 1 und 3 entgegenzunehmen, und beantragt, sie bezüglich Absatz 2 in ein Postulat umzuwandeln.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral est disposé à accepter la motion en ce qui concerne les alinéas premier et 3, mais il propose que l'alinéa 2 fasse l'objet d'un postulat.

M. Bonny, rapporteur: Tout d'abord, je tiens à préciser que le texte de la motion de la Commission des finances est mal rédigé en français. Il ne s'agit pas, naturellement, d'«adapter les conditions-cadres sur le plan de la politique financière», mais bien d'adapter le projet du Seetalbahn aux conditions-cadres financières. Le texte allemand est juste.

Notre commission, par 14 voix contre 5, a décidé de vous proposer cette motion (93.3244). Cette proposition émanait de la Délégation des finances qui avait elle-même eu des contacts très étroits avec M. Ogi, président de la Confédération.

Tout d'abord, je tiens à souligner qu'il y a eu des malentendus, surtout dans la Commission des transports et des télécommunications, où l'on avait compris que nous allions renoncer au projet du Seetalbahn. Je peux vous rassurer. Au sein de la Commission des finances, une proposition demandait bel et bien d'abandonner purement et simplement ce projet, ce que nous avons refusé. Nous invitons donc le Conseil fédéral à réexaminer le projet et à faire toutes les économies possibles. Il est tout à fait clair que, dans cet ordre d'idées, la question de la sécurité de la population a joué un très grand rôle et nous comprenons que l'on doive tenir compte de cet aspect.

Ensuite, il y a actuellement une certaine incertitude sur la base de l'arrêté du Conseil fédéral du 31 août 1992. En effet, l'arrêté propose clairement de procéder par étapes – par exemple, on sait que dans la région d'Emmen il y a encore des oppositions à vaincre –, et, d'autre part, on dit que le Conseil fédéral veut assainir le Seetalbahn. Tout reste donc encore ouvert à ce sujet.

Je dois dire, Monsieur le Président de la Confédération, que nous sommes satisfaits – c'est un jugement personnel puisque je viens à peine de recevoir la réponse du Conseil fédéral – de la prise de position du Conseil fédéral. Nous lisons avec satisfaction que dans 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.

Nous avons aussi lu avec satisfaction que le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie continuera cependant d'examiner tous les projets partiels quant aux économies possibles. Nous comprenons qu'il n'est pas possible actuellement de faire cela dans le cadre du deuxième paquet d'assainissement financier. C'est la raison pour laquelle vous nous proposez de transformer cette motion en postulat.

Mais il est tout à fait clair qu'il reste encore maintes possibilités de faire des économies qui, vu l'état catastrophique de nos finances fédérales, sont tout à fait nécessaires. Je pense par exemple aux passages à niveau: là où des barrières sont possibles, il ne faudra pas construire des passages sous voie ou des ponts, ce qui est toujours très coûteux.

C'est un peu dans ce sens que je vous invite à transformer la motion en postulat et à rejeter la proposition Bircher Peter qui demande de refuser même le postulat. Il faut maintenir une certaine pression sur ce projet. Il coûtait initialement 600 millions de francs, on veut maintenant le ramener à 300 millions de francs, mais je suis tout à fait convaincu que l'on peut encore faire mieux.

Je vous prie donc de transformer la motion de la Commission des finances en postulat, et je pense que M. Wanner sera d'accord avec moi pour dire qu'il n'y a pas de très grandes divergences entre les deux commissions.

Leuenberger Ernst, Sprecher der Minderheit: Ich bin soeben dem Präsidenten der Finanzkommission zu Füssen gesessen, habe ihm sehr aufmerksam zugehört – wie sich das gehört – und mit grossem Erstaunen festgestellt, dass Genf Wunder wirkt.

Die Mehrheit der Finanzkommission – die diese Motion seinerzeit an der Kommissionssitzung mit Zähnen und Klauen verteidigt hat – ist weise geworden und sagt heute: Ueberweisen Sie den Vorstoss als Postulat! Ich vertrete hier eine Minderheit, die die Motion ablehnt, aber ich habe an sich keine Kompetenz, auch die Ablehnung des Postulates zu beantragen, obschon – ich will aus meinem Herzen keine Mördergrube machen – ich auch das Postulat für falsch halte. Ich begründe Ihnen das.

Die Finanzkommission ist eine ganz wichtige Kommission. Alle, die jemals Präsidenten waren oder es jemals sein werden, sind ebenfalls bedeutende Leute – nur dass das ganz klar ist. Aber wir müssen uns davor hüten zu glauben, die Finanzkommission werde in finanzpolitisch schlimmen Zeiten praktisch zur Oberaufsichtsbehörde über das ganze Parlament und sie habe sozusagen auch sämtliche Fachentscheidungen der Fachkommissionen vorwegzunehmen. Anders gesagt: Wir müssen uns davor hüten, plötzlich die Finanzpolitik zur einzigen Leitplanke unseres politischen Handelns zu machen und davon auszugehen, dass eine Forderung oder ein Anliegen, ein Postulat, plötzlich unmöglich werden soll, weil sich beispielsweise eine Mehrheit in der Finanzkommission bildet.

Das war das Hauptmotiv für diesen Minderheitsantrag, als sich damals aus Gründen, die ausführlich dargelegt worden sind, in der Finanzkommission plötzlich eine Mehrheit bildete, die sich relativ zufällig – das geben wir alle zu – auf ein Gebiet stürzte, das in der Tat nach gewissen Diskussionen ruft. Man sagt nun: Hier kann man Geld sparen.

Wir alle werden uns unter den gegebenen Bedingungen noch dazu bequemen müssen, Verzichtplanungen ins Auge zu fassen, aber wir alle sind der Meinung: Wenn es soweit ist, dann setzen wir uns zusammen, werfen einen Blick auf die gesamte Landschaft unserer politischen Teilgebiete und entscheiden dann, was wann wo in welcher Reihenfolge zu tun ist.

Die Mehrheit der Finanzkommission hat insofern einen schwer verständlichen Weg beschritten, als sie ein relativ kleines Teilgebiet herausgepickt und gesagt hat: «Hier ist es.» Das wirkt auf mich ungefähr so, als wolle man ein Exempel statuieren, mit dem dann praktisch der Freipass gegeben wäre, dass für ein halbes Jahr wieder genügend gespart sei.

Ich beantrage Ihnen daher, auch das Postulat abzulehnen. Wir können es mit um so besserem Gewissen ablehnen, als inzwischen die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die als Fachkommission in diesem Bereich angesprochen wer-

den kann, ihrerseits mit einer Motion den Weg gewiesen hat, der aus einem verkehrspolitischen Verantwortungsbewusstsein heraus zu gehen ist.

Zum Schluss noch ein pikantes Detail. Meine Vorredner haben davon gesprochen, das sei seit dreissig Jahren ein Dauerbrenner. Ich habe ein Schreiben des Direktors der Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen vom 9. August 1940 gefunden. Darin schreibt er unter anderem: «Es ist selbstredend auch unser Bestreben, die gefährlichen Betriebsverhältnisse im Seetal zu verbessern. Die Möglichkeiten sind jedoch infolge der ganz besonderen Verhältnisse dieser Linie sehr beschränkt.» Also ist das nicht ein dreissigjähriges, sondern ein mehr als fünfzigjähriges Drama.

Ich finde es richtig, dass wir uns heute in dem Sinne einig werden, wie die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den Weg gewiesen hat, um dieses Problem anzugehen. Aber wenn wir diesen Weg gehen wollen, müssen wir – so leid es mir tut – zuerst mit den Vorstössen der Mehrheit der Finanzkommission aufräumen. Sie sind in dieser Frage nicht von absoluter Sachkunde getragen.

Ich beantrage Ihnen sowohl Ablehnung der Motion, obschon das nicht mehr nötig ist, als auch Ablehnung des Postulates.

Bircher Peter: Die Motion der Finanzkommission ist auch als Postulat abzulehnen. Das Postulat verlangt bekanntlich eine Ueberprüfung, ein bestimmtes Handeln der Verwaltung oder von seiten des Bundesrates. Das ist nicht nötig, es ist genug geprüft und evaluiert worden. Eine letzte Abklärung ist im Gange – auch im Auftrag des Bundesrates – bezüglich des Mittelteils zwischen Beinwil am See/Hitzkirch. Das Resultat dieser abschliessenden Abklärung wird noch diesen Herbst vorliegen. Damit dürfte es auch möglich sein, im Sinne der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, welche wir gleichzeitig behandeln, bis Ende Jahr Entscheide zu fällen. Es braucht keine weiteren Aufträge und Abklärungen, Entscheide sind längst überfällig.

Ich bitte Sie, auch im Sinne meines Vorredners, Motion und Postulat abzulehnen und hier keine weiteren Verzögerungsübungen zuzulassen.

Fischer-Seengen: Gestatten Sie einem Bewohner dieses Seetals ein Votum zu dieser Frage. Ueber eines sind sich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) alle einig: Der heutige Zustand der Seetalbahn kann nicht weiter verantwortet werden. Es muss etwas gehen, es muss auf die eine oder andere Art saniert werden.

Die Motion der Finanzkommission – jetzt ein Postulat – lässt sich zu Recht oder zu Unrecht so interpretieren, dass mit ihr aus finanzpolitischen Erwägungen eine Nulllösung, ein Nichtstun, verlangt wird. Deshalb kann ich diesem Postulat nicht zustimmen.

Ich werde mich im folgenden auf die Problematik des aargauischen Abschnittes beschränken. Nachdem nach verschiedenen Entscheiden des Bundesrates und des Grossen Rates des Kantons Aargau die Würfel gefallen zu sein schienen, ist die Diskussion vor allem um den aargauischen Teil dieser Bahn neu entbrannt. Die KVF hat sich durch Augenschein davon überzeugen können, wie schwierig es ist, diese Bahnlinie mit ihren rund 400 Niveauübergängen zu sichern. Es liegt auf der Hand, dass die Kosten einer Sanierung betriebswirtschaftlich niemals gerechtfertigt werden können. Deshalb hat der Bundesrat auch den Auftrag erteilt, für den Mittelteil zwischen Hitzkirch und Beinwil nochmals verschiedene Varianten, u. a. auch den Ersatz der Bahn durch einen Bus, zu prüfen.

Wenn schon, dann schon! Wenn diese Ueberprüfung ergeben sollte, dass die Bahn im Mittelteil aufgehoben werden sollte, würde es wenig Sinn machen, diese von Lenzburg bis Beinwil zu sanieren. Vielmehr könnte dann eine Lösung realisiert werden, für die ich seit über 20 Jahren eintrete, nämlich: ab Hitzkirch ein Busnetz auf beiden Seeseiten mit direkten Verbindungen nach Lenzburg und Aarau. Diese Variante wäre wesentlich billiger und würde den Bedürfnissen der Seetaler Bevölkerung besser Rechnung tragen, obwohl dies viele Seetaler, zumeist aus verständlicher emotionaler Bindung an ihre Bahn, nicht wahrhaben wollen. Dort jedenfalls, wo Buslösun-

gen getroffen wurden, nicht zuletzt auf Teilen der bisherigen Seetalbahn, sind die Frequenzen gestiegen, und die Benutzer sind zufrieden.

Zugegeben: Es ist höchst unerfreulich und dem Vertrauen in die zuständigen Behörden wenig förderlich, wenn nach klaren Beschlüssen, die auch ich als endgültig gewertet hatte, die Diskussion aus finanzpolitischen Gründen nun erneut beginnt und die Realisierung noch nicht einsetzen kann. Dass sich der Regierungsrat des Kantons Aargau und weite Bevölkerungskreise verschaukelt vorkommen, ist nachvollziehbar. Im vollen Bewusstsein, dass ich mich gegen die offizielle Haltung der Kantonsregierung stelle, verrete ich die Meinung, dass diese erneute Ueberprüfung möglicherweise den Weg für eine bessere Lösung öffnet, für eine optimale verkehrsmässige Erschliessung des aargauischen Seetals, und sich dieses vom Verfahren her unerfreuliche Vorgehen langfristig dennoch lohnen dürfte.

Eines ist allerdings mit aller Klarheit festzuhalten: Auch eine allfällige Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb im Aargau darf Bund und SBB nicht als Hintertürchen dienen, um sich aus der finanziellen Verantwortung zu schleichen. Der Seetalbahnvertrag von 1922 hält klar fest, dass bei einer Entfernung der Geleise die SBB das Strassentrassee wieder kunstgerecht herzustellen haben. Heute dürfte dies zumindest bedeuten, dass die Geleise auf Kosten der SBB entfernt werden müssten. Nach den Richtlinien vom 1. Oktober 1990 über die Gestaltung des regionalen Personenverkehrs der SBB finanzieren die SBB schon heute den qualitativen Besitzstand. Diese Praxis müsste auch im Seetal Anwendung finden. Diese Grundzüge werden nach Aussagen des Bundesamtes für Verkehr ebenfalls bei der Eisenbahngesetzrevision zusätzlich verankert. Mit dem dritten Absatz in der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen soll dieser Absicht zusätzlich Nachdruck verliehen werden. Die Kantone dürfen bei einer Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb finanziell nicht schlechtergestellt werden als bei einer Sanierung der Bahn.

Die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verlangt eine vorurteils- und emotionslose Ueberprüfung der Sanierung der Bahnlinie nördlich von Hitzkirch. Dieses Vorgehen ist aus verkehrs- und finanzpolitischen Erwägungen nötig und sinnvoll.

Deshalb empfehle ich Ihnen, das Postulat der Finanzkommission abzulehnen, die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hingegen zu überweisen.

Leu Josef: Wie sonst, wenn die Session in Bern stattfindet, habe ich als Seetaler auch jetzt einen Teil der Anreise nach Genf mit der Seetalbahn zurückgelegt. In Lenzburg, dem nördlichen Kopf der Seetalbahnstrecke, konnte ich auf der Ost-West-Achse einen direkten Schnellzug nach Genf besteigen. Damit habe ich einen wichtigen verkehrspolitischen Aspekt dieser Regionalbahn angesprochen. Die Seetalbahn sichert für den südlichen Aargau und für den Luzerner Teil des Seetals an beiden Enden wichtige Schnellzugsanschlüsse – in Lenzburg: Anschluss an die Ost-West-Achse; in Luzern: unter anderem Anschluss an die Nord-Süd-Achse. Wenn die Seetalbahn entgegen dem Ergebnis der Groupe de réflexion aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen stillgelegt würde, müsste konsequenterweise bei mehr als 30 weiteren Regionalbahnen das gleiche Verfahren eingeleitet werden. Es wäre verfehlt, jetzt solche Beschlüsse zu fassen, welche der Behandlung des Schlussberichtes über die Zukunft der SBB vorgehen.

Ich komme zu einer zweiten Ueberlegung, zu einem staatspolitischen Gedanken: 1979 hat der Bundesrat zur Aufrechterhaltung und Sanierung der Seetalbahn grundsätzlich ja gesagt. Gestützt auf diesen Grundsatzentscheid wurde von öffentlicher wie von privater Seite in guten Treuen geplant, und es wurden Vorinvestitionen getätigt.

Allein in Hochdorf, meiner Nachbargemeinde, wurde für 20 Millionen Franken gebaut. Die Gemeinde Hochdorf ist mit 5 Millionen Franken beteiligt. Ortsbild und Strassenführungen wurden massiv betroffen.

1992 hat der Bundesrat den Grundsatzbeschluss von 1979 bestätigt und die Verlegung in Emmen ausdrücklich genehmigt.

Mit dieser Genehmigung wurde im übrigen die Auflage verbunden, sich auf die sicherheitstechnischen Minimalansprüche zu beschränken. Inzwischen wurde das Projekt auf rund die Hälfte der Kosten redimensioniert. Trotzdem ist es sicher und landschaftsschonend. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bleibt erhalten.

Der ursprünglich als Motion eingereichte Vorstoss der Finanzkommission basiert nicht auf dem aktuellen Stand. Die Anliegen der Motionäre sind bereits erfüllt.

Wenn jetzt trotzdem mit einem Federstrich das Ganze abgeblockt würde, würde dies in der Region, der ich mich verpflichtet fühle, nicht verstanden. Das hiesse, die Glaubwürdigkeit politischen Handelns, Rechtssicherheit und Vertrauensschutz leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Unsere Geduld ist am Ende. Zu viele Menschen wurden tragische Opfer dieser «Verschlepperei»: Allein in Emmen waren es über 30 Todesopfer. 30 Jahre Planung und Diskussion auf dieser unfallträchtigen Strecke der SBB sind genug! Jetzt muss endlich realisiert werden.

Ich komme zu einigen verkehrstechnischen Ueberlegungen, die Sie bei Ihrer Entscheid bitte gebührend berücksichtigen wollen!

Mit Busbetrieb, wie das die zurückgezogene Motion Giezendanner verlangt hätte, könnte der starke Pendler- und Schülerverkehr zwischen Hochdorf und Luzern bzw. Hitzkirch und Luzern nicht bewältigt werden. Allein die Bahnstation Hochdorf hat an Arbeitstagen eine Frequenz von über 2200 Bahnkunden. Wie sollen diese Busse auf der 6 Meter breiten Seetalstrasse zeitgerecht ihre Bestimmungsorte – zum Beispiel den Bahnhof Luzern – erreichen? Das Aufnahmevermögen der Strasseneingänge Richtung Luzern ist bereits jetzt an der Grenze. In Emmen wurde z. B. am Freitag, dem 27. August 1993, ein Spitzenwert bezüglich Durchgangsverkehr erreicht. Es waren 18 103 Fahrzeuge, davon 1448 Lastwagen. Vom Güterverkehr, der also zusätzlich wieder auf die Strasse käme, gar nicht zu sprechen. Allein im Bahnhof Hochdorf wurden im Jahre 1992 mit Cargo Rail 28 109 Tonnen Güter abgefertigt bzw. 2755 Wagenladungen bewältigt. Der grösste Arbeitgeber der Region, die Firma Manorama AG in Hochdorf, würde beim Wegfall des Bahntransportes die Strasse mit zusätzlich 8000 bis 10 000 Camions pro Jahr mehr belasten.

Der zweite Güterschwerpunkt liegt in Emmen, mit den Hauptanschlussgeleisen für das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen sowie für die Firmen Josef Meyer AG Stahl- und Apparatebau, und Gotthard Schnyder AG, Metallrecycling. Schon jetzt bringt der feste Geleiseanschluss in Emmenfeld der Dorfgemeinschaft Emmen eine Entlastung von rund 2000 Lastwagenbewegungen pro Jahr.

Als Seetaler, der sich für diese Region mitverantwortlich fühlt, bitte ich Sie, nicht nur die Motion, sondern auch das Postulat der Finanzkommission abzulehnen. Gleichzeitig bitte ich Sie, die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und damit die Sanierung und den Erhalt der Seetalbahn zu unterstützen. Sämtliche bei uns vertretenen politischen Parteien, auch die Partei unserer Kollegen Aregger und Tschuppert Karl, sind Ihnen dankbar. Es sind Ihnen weiter dankbar: sämtliche Organisationen im Bereich der Regionalplanung, der Verkehrsvereine und der Wirtschaftsförderung.

Jöri: Sie werden wohl nicht überrascht sein, dass schon der zweite Luzerner zu diesem Thema spricht. Sie sehen daraus auch, dass wir Luzerner parteiübergreifend für unsere Seetalbahn kämpfen.

Es sind zwei Gründe, die für mich massgebend sind, dass ich mich auch noch kurz zu Wort melde:

1. Ich habe nach Einreichung der Motion Giezendanner (92.3201, Umstellung der Seetalbahn von Bahn- auf Busbetrieb auf der Strecke Emmen–Lenzburg) im letzten Jahr auch ein Postulat zur Erhaltung der Seetalbahn eingereicht. Mit über fünfzig Unterschriften von Mitgliedern des Nationalrates wurde hier klar gesagt, dass die Seetalbahn erhalten werden muss. Das Postulat ist dann abgeschrieben worden, weil der Bundesrat ja an seinem Grundsatzentscheid festgehalten hat. 2. Ich melde mich selbstverständlich auch als Luzerner und Benutzer der Seetalbahn. Ich habe nach achtjähriger Zugehörigkeit zum Grossen Rat auch Einsicht in dieses Geschäft ge-

wonnen, und es war mit dieser Seetalbahn wirklich eine Leidensgeschichte, die wir bis heute in Luzern – auch im Grossen Rat – erleben.

Ich kann nur noch einmal auf die besondere regionalpolitische Bedeutung der Seetalbahn hinweisen, wie das mein Vorredner getan hat. Eine ernstgemeinte Wirtschaftsförderung im Kanton Luzern schliesst die Regionen ausdrücklich ein, und zwar als gleichwertige Partner gegenüber den Zentren. Eine Sanierung der Seetalbahn bedeutet für eine schwache Region ein willkommenes Investitionsvolumen, das dieser Region wirklich auch hilft, sich selber in der Wirtschaft zu bewegen. Wenn Sie dem Seetal die Bahn wegnehmen, treffen Sie diese Region in ihrem Lebensnerv. Sie setzen aber auch die Glaubwürdigkeit des politischen Handelns aufs Spiel. Millioneninvestitionen sind allein von der Gemeinde Hochdorf im Sinne einer Sanierung und Erhaltung der Bahn getätigt worden.

Was neben allen regionalpolitischen, ökologischen und anderen Argumenten aber für mich am schwersten wiegt, sind die Menschenleben und Verletzten, die diese nichtsanierete Bahn gefordert hat. Diese Situation ist weder für die Anwohner noch für das Bahnpersonal in der Zukunft tragbar. Es muss jetzt ein Entscheid gefällt werden. Füllen Sie diesen Entscheid zugunsten einer Randregion!

Sagen Sie nein zum Postulat der Finanzkommission, und sagen Sie ja zur Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Frau Dormann: Die Metropole Genf und die Seetalbahn haben eines gemeinsam: Beide garantieren den Anschluss an die grosse, weite Welt. Deshalb erachte ich es als eine glückliche Fügung, dass wir hier in Genf, wo Weltoffenheit am Platz ist, um die Erhaltung der Seetalbahn diskutieren.

Ueber dreissig Jahre lang, über ganze Generationen hinweg wurden über die Seetalbahn politische Nullentscheide gefällt. Immer wieder wurde die Sanierung in Frage gestellt. Während diesen Planungsjahren haben rund 80 Personen auf den Schienen der Seetalbahn ihr Leben verloren, 30 allein im Raum Emmen. Man könnte diese Planung «die unendliche Geschichte der Seetalbahn» nennen.

Erstaunlich, aber auch beängstigend sind dieses Zögern und Hinauszögern, wenn man bedenkt, dass allein im Hauptort des Seetals, in der Gemeinde Hochdorf mit rund 6000 Einwohnern, täglich über 2000 Personen die Bahn benützen. Erstaunlich, da von den Regionalzügen nach Luzern «der Seetaler» nach der Strecke Zug–Luzern die bestfrequentierte Linie ist. Erstaunlich, da im Luzerner Seetal – übrigens eine Bilderbuchgegend – zwei Lehrerseminare, eine Sonderschule, eine Landwirtschaftsschule durch die Bahn erschlossen sind. Erstaunlich, da z. B. ein einziger industrieller Betrieb jährlich Waren für rund 2 Millionen Franken Frachtkosten auf der Seetalbahn der SBB transportiert.

Bei jedem Projekt ist die Sicherheit das oberste Prinzip. Allein in der Gemeinde Emmen gibt es auf einer Strecke von 6 Kilometern rund 40 Bahnübergänge, zwei davon mit Rotlichtsignal versehen, der Rest unbewacht. Diese Strecke ist denn auch der grösste Stein des Anstosses in bezug auf den Erhalt der Seetalbahn, da sie verlegt werden muss, was aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen zwingend ist. Die Alternative zu dieser Verlegung ist nur die Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb, die in der Motion Giezendanner (92.3201) verlangt worden war. Können Sie sich vorstellen, rund 2200 Personen allein aus dem Raum Hochdorf mit dem Bus über Emmen nach Luzern zu bringen, bei einer Verkehrsfrequenz im Dorf Emmen von rund 15 600 Fahrzeugen pro Tag, davon 1200 Lastwagen? Daran glaubt selbst die Auto-Partei nicht. Das war wohl mit ein Grund, dass der Motionär seine Motion zurückgezogen hat.

Unsere Politik wird unglaublich, wenn wir zur «Bahn 2000» ja sagen, die die schnelle Durchfahrt von Norden nach Süden und von Ost nach West garantieren soll, und einer Regionalbahn, die einer ganzen Talschaft den Anschluss an Arbeitsplatz und Bildungsstätte sichert, die weitere Existenz absprechen. Im Raum Hochdorf wurden in den letzten zwanzig Jahren über 20 Millionen Franken in die Sanierung der Seetalbahn vor Ort investiert. Bei einer Einstellung der Seetalbahn

wären nicht nur Gewerbebetriebe und Häuser vergeblich abgerissen und neu erstellt worden, sondern auch Eisenbahnbrücken und Zufahrtsstrassen wären für die Katz verlegt worden.

Mit unserer Session in Genf wollen wir bewusst den sogenannten Röstigraben zuschauleln. Mit einem Nein zur Seetalbahn würden wir neue Gräben aufreissen. Deshalb: Sagen Sie überzeugt ja zur Sanierung der Seetalbahn gemäss der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, und lehnen Sie das Postulat der Finanzkommission ab!

Thür: Nicht nur die Luzerner und Luzernerinnen verteidigen die Seetalbahn, auch die Aargauer und Aargauerinnen tun das. Ich möchte Sie in diesem Sinne – ebenfalls aus meiner oder unserer Sicht – bitten, die Motion der Finanzkommission auch als Postulat abzulehnen.

Ich bin überhaupt überrascht, in welcher Art und Weise die Finanzkommission dieses Geschäft an sich gerissen hat. Dort vertritt man nun offenbar die Auffassung, die Finanzkommission solle sich fallweise, bei jedem Geschäft, wo einige Millionen Franken auf dem Spiel stehen, als erste verlauten lassen. Ich hingegen bin der Auffassung, dass die finanzpolitischen Ueberlegungen im Rahmen des Sanierungsprogrammes, also im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, zu erfolgen haben, wie auch die Verkehrspolitik im Rahmen eines Gesamtkonzeptes abzuwickeln ist. Eine fallweise Betrachtung, wie sie die Finanzkommission hier vornimmt, nur weil ein Entscheid bevorsteht, ist strikte abzulehnen. Für mich ist das ein klassisches Beispiel eines Uebergriffs.

Ich möchte Ihnen nur vier Fakten in Erinnerung rufen, die mich dazu bewegen, Ihnen zu empfehlen, die Motion der Finanzkommission auch als Postulat abzulehnen. Ich möchte Ihnen zunächst in Erinnerung rufen, dass Herr Bundespräsident Ogi den Aargauern im Rahmen der Neat-Kampagne hinsichtlich Seetalbahn und deren Sanierung klare Versprechungen gemacht hat. Wenn das heute in dieser Form rückgängig gemacht würde, würde dieser Rückzieher im Aargau überhaupt nicht mehr verstanden.

Ich möchte aber nicht nur aus Aargauer Sicht sprechen, sondern versuchen, Ihnen an diesem Beispiel etwas die Augen zu öffnen und zu zeigen, dass es nicht nur um ein Problem des aargauischen Regionalverkehrs geht: Die Seetalbahn befindet sich, was die Rentabilität betrifft, im schweizerischen Durchschnitt, also im Mittelfeld der schweizerischen Regionalbahnen, ziemlich genau in der Mitte. Wir haben ein wunderschönes Diagramm unseres Regierungsrates vor einer Woche zur Kenntnis nehmen können. Wenn Sie nun heute entscheiden, diese Seetalbahn nicht mehr zu sanieren, diese Uebung also abzubrechen, wie das die Finanzkommission postuliert, schaffen Sie damit ein Präjudiz in der ganzen Schweiz für jene Linien, die in der Rentabilität hinter der Seetalbahnlinie stehen – und das sind einige, das sind mehr als die Hälfte.

Ich möchte auf einen nächsten Punkt hinweisen: Diese Linie hat, allen Unkenrufen zum Trotz, in den letzten acht Jahren eine beachtliche Zunahme zu verzeichnen; eine Zunahme der Zahl der Fahrgäste um 29 Prozent zwischen Emmenbrücke und Lenzburg. Im gleichen Zeitraum hat die Zahl der Bevölkerung in diesem Raum lediglich um 9 Prozent zugenommen. Auch dieses Faktum zeigt, dass die Bahn ihre Berechtigung hat.

Herr Jöri hat auf den vierten Punkt bereits hingewiesen: Wenn Sie die Sanierung der Seetalbahn weiterhin verzögern, nehmen Sie – dafür müssen Sie dann die Verantwortung tragen – mutwillig den Verlust weiterer Menschenleben in Kauf. Das ist eine Linie, die nachweislich jedes Jahr erhebliche Gefährdungen und zahlreiche Todesfälle verursacht. Eine Sanierung ist seit Jahrzehnten dringend nötig. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat der Finanzkommission klar abzulehnen.

Ich bin nicht sehr glücklich über den Vorstoss der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Im Prinzip rennt er offene Türen ein, weil ja der Bundesrat selber entsprechende Beschlüsse zur Ueberprüfung gefasst hat. Wenn aus dieser Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der Schluss gezogen würde, ursprüngliche Versprechungen hinsichtlich einer durchgehenden Bahnlinie seien damit hinfällig

oder könnten dereinst rückgängig gemacht werden, muss ich heute klar sagen, dass ein solcher Rückzieher von aargauischer Seite nicht verstanden würde.

Zwygart: Im Namen der LdU/EVP-Fraktion beantrage ich Ihnen Ablehnung der Motion der Finanzkommission und Zustimmung zur Motion, wie sie die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vorgelegt hat.

Es geht hier um eine Frage der Priorität: ob das Geld oder die Politik die oberste Rolle spielen soll. Wir wissen, dass die Verkehrsfrage eine dornenvolle Sache ist. Ebenso ist im Moment die Finanzpolitik eine dornenvolle Sache. Aber wenn es um die Entscheidung zwischen Schiene oder Strasse, Schiene und Strasse oder Schiene mit Strasse geht, geht es darum, dass wir die Priorität bei der Politik ansetzen und nicht bei den Finanzen.

Wir haben zum einen ein Erbstück. Im Seetal ist da eine Bahn, die mitten durch die Dörfer an den Hausecken vorbeiführt. Das ist begrüßenswert, hat aber viele Nachteile mit sich gebracht, bis hin zu Verkehrstoten. Daher gilt es zu sanieren, das Mögliche zu tun. Weiter ist es so, dass in der Verkehrspolitik wirklich vieles im Umbruch ist. Es sollen neue Grundlagen erarbeitet werden; sie sind fast spruchreif. Ich erinnere an die versprochene Revision des Eisenbahngesetzes und an die Arbeiten der Groupe de réflexion, die doch vieles bringen werden, nämlich: eine bessere Kostenteilung zwischen Schiene und Strasse, eine Kostenteilung, die den heutigen Ansprüchen genügt.

Im Seetal haben wir unhaltbare Zustände, vor allem auf der Südseite. Und da ist doch klar die Bahn im Vorteil. Es war nicht von ungefähr, dass die Luzerner hier reihenweise aufgekreuzt sind. Wir sind uns im klaren, dass im Agglomerationsverkehr von Luzern nur die Bahn den Verkehr tragen kann. Also kann man hier ohnehin nicht Strasse gegen Bahn ausspielen. Hingegen ist es im aargauischen Teil anders, weil schon nur die Schere Lenzburg/Aarau offen ist, und wir müssen da eine Lösung finden, die sinnvoll ist.

Ich möchte noch auf einen weiteren Aspekt hinweisen: Das Seetal ist ein typisches Mittellandgebiet. Es liegt zwischen grossen Regionen und ist darum keine Randregion. Wir haben Befürchtungen, dass in den Randregionen eine «Auslichtung» des öffentlichen Verkehrs gemacht wird. Wie ist das nun, wenn wir den öffentlichen Verkehr hier nicht tragen können? Wo können wir dann den öffentlichen Verkehr tragen, insbesondere auch den Verkehr auf der Schiene? Wenn hier Bahnen einfach wegrationalisiert werden, was geschieht dann in den Randregionen sogar mit dem «Pneuverkehr»?

Die LdU/EVP-Fraktion ist darum der Meinung, wir sollten hier ein Zeichen setzen und zum öffentlichen Verkehr ja sagen, wenigstens im Moment nach der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen im Süden auf der Strasse, aber wenn möglich – das lässt die Motion ausdrücklich offen – auch im Norden, im aargauischen Teil. Diese Zeichensetzung – glaube ich – ermutigt dann auch das Departement und unseren Bundespräsidenten, die Richtung, die er im öffentlichen Verkehr eingeschlagen hat – wie es versprochen wurde –, bei «Bahn und Bus 2000» zu realisieren; nicht nur heute, sondern auch morgen.

Dreher: Es ist richtig, was Herr Zwygart gesagt hat: Wir müssen Prioritäten setzen. Diese Prioritäten heissen ganz klar: den Bundeshaushalt sanieren und folglich auf alle Wunschträume, wie wir sie im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren geplant und realisiert haben, verzichten.

Die Finanzkommission hat in Wahrnehmung ihrer Verantwortung und aus tiefer Besorgnis um den Zustand der Bundesfinanzen – Ergebnis jahrelanger Lebe-heute-zahle-morgen-Mentalität – diese Motion eingereicht, mit grosser Mehrheit, wie Sie gehört haben. Ich bitte also darum, diese Motion zu unterstützen, eventuell das Postulat

Würde die Seetalbahn gebaut, wenn es sie nicht gäbe? Nein! Würde sie saniert, wenn der Kanton Aargau die Kosten übernehmen müsste? Nein! Würde sie saniert, wenn der Kanton Luzern die Kosten übernehmen müsste? Nein! Würde sie saniert, wenn die anschliessenden Gemeinden 20 Prozent der

Kosten übernehmen müssten? Nein! Es wird nur saniert, weil der Griff in die Bundeskasse möglich ist. Das ist der einzige Grund!

Mit anderen Worten: Erneut haben wir ein Projekt des regionalen Egoismus vor uns, wo ein Verkehrsträger, dessen Rechnung absolut katastrophal aussieht, mit einem Riesenaufwand «saniert» werden soll.

Ich habe auch Briefe von den Gemeindepräsidenten von Hitzkirch und Hochdorf erhalten. Ich möchte den Gemeindepräsidenten von Hitzkirch und jenen von Hochdorf fragen, wie viele Male im Jahr sie die Seetalbahn benützen, wenn sie nach Lenzburg oder nach Luzern fahren. Ich glaube, sie nehmen das Auto, wie alle anderen Leute auch.

Es ist uns in einem Papier des Kantons Luzern mitgeteilt worden, dass die Seetalbahn sogar 100 000 Tonnen Güter transportiere. Ja, das ist ja wirklich sensationell! Das sind 400 Tonnen pro Arbeitstag, also der Gegenwert von etwa 20 nicht ganz beladenen Lastwagen! Diese Tonnagen übernehmen die örtlichen Spediteure jederzeit, und sie zahlen erst noch Steuern auf dem, was sie verdienen, und der Bund muss kein Geld zuschiessen, so wenig wie der Steuerzahler.

Es wurde erklärt, die Sanierung der Seetalbahn sei ein Mittel der Wirtschaftsförderung. Im Kanton Luzern wird Wirtschaftsförderung mit Autobahnen und Autobahnanschlüssen betrieben – Beispiel Dagmersellen –, aber nicht, indem Sie ein «Bähnli» irrsinnig teuer sanieren. Das ist doch ein Blödsinn, das weiss doch jeder, der sich mit der Sache ein wenig befasst!

Was also wird die Folge sein? Die Seetalbahn hatte 1990 einen Bruttoertrag – hören Sie wohl: einen Bruttoertrag – von 3 017 000 Franken erwirtschaftet. Da ist also noch keine Kilowattstunde Strom bezahlt und noch kein Franken Bähnlerlohn ausgerichtet worden. Und nun fragen wir uns, wie denn nur schon die Kapitalkosten der Sanierung bezahlt werden sollen. Wenn wir mit Bundesrat Stich hoffen, dass bald wieder vier Prozent für Bundesschuldverschreibungen die Regel sein werden, dann haben wir einen Betrag in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken à vier Prozent zu verzinsen; das gibt zwölf Millionen Franken im Jahr. Abschreibung, Unterhalt usw. überlassen wir getrost dem «inflation accounting». Das heisst mit anderen Worten: Wir werden auf dieser Linie zwar nicht mehr Verkehr kriegen, wir werden einfach mehr Steuer-gelder zuschiessen.

Wie Sie wissen, ist nun die Deregulierung das beherrschende Thema unserer Zeit. Was würde also die viel bemühte Privatwirtschaft zu dieser Seetalbahn sagen? Sie würde sagen: Entweder bezahlt ihr diese Bahn selber, oder dann fährt ab dem 1. Oktober ein Bus. Dieser Bus wird von einem Privaten betrieben, und die Konzession wird an den Meistbietenden versteigert. – Das wäre Deregulierung.

Aber hier haben wir diese Gruppenegoismen, die eine abgewirtschaftete Bahn um jeden Preis erhalten wollen. Es ist genau diese Ausgabenmentalität, welche den Bund in den Bankrott treibt, wenn Sie so weitermachen!

Ich bitte Sie also, endlich Ihre finanzpolitische Verantwortung wahrzunehmen, auf solche Hirngespinnste zu verzichten und endlich dafür zu sorgen, dass wir nicht weiter Bundesgelder für Bedürfnisse verschleudern, die nicht ausgewiesen sind.

Schmid Peter: Ich bin kein Anwohner der Seetalbahnlinie, ich bin weder Luzerner noch Aargauer, möchte aber die beiden Kommissionsvorstösse zum Anlass für einige grundsätzliche Überlegungen nehmen.

Finanzpolitische Erwägungen, die sich nach der momentan prekären Situation der Bundeskasse allein richten, können unmöglich Richtmass für eine zukunftsgerichtete, umweltfreundliche Verkehrspolitik sein. Die Finanzlage des Bundes wird zwar die Tranchen der zur Verfügung gestellten Geldmittel beeinflussen. Sie darf aber niemals ausschlaggebend dafür sein, ob eine Bahn noch weiterbetrieben oder ob auf Busbetrieb umgestellt wird. Der öffentliche Verkehr ist eine zu ernste Sache, als dass wir diesen Bereich der Finanzkommission überlassen können. Was die Seetalbahn im besonderen betrifft, so stelle ich mich – ich glaube, ich kann auch im Namen der Fraktion sprechen – auf folgenden Standpunkt:

1. Die ganze Linie ist weiterhin als durchgehende Bahnstrecke zu erhalten.
2. Die unbestrittene Strecke Luzern–Hochdorf ist nach den vorgesehenen Plänen zügig zu realisieren.
3. Die verbleibende Strecke ist in Etappen zu sanieren, und zwar die gefährlichsten Abschnitte zuerst.

An diesen Zielsetzungen gibt es für uns nichts mehr zu rütteln, und wir hätten eigentlich diese unmissverständliche Haltung von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen erwartet. Diese ist nun aber auf eine eigene Motion eingeschwenkt: Es soll noch abgewartet werden, was der Bundesrat für Vorschläge bezüglich Sanierung, Linienführung und Busvarianten unterbreitet. Um nicht schon jetzt eine ausgedehnte Grundsatzdebatte zu provozieren, verzichten wir einstweilen auf einen eigenen Antrag im Sinne unseres Dreipunkteprogramms. Wir werden aber im gegebenen Zeitpunkt entsprechende Gegenanträge stellen, falls der Bundesrat die Seetalbahn tatsächlich in zwei Vorortsbahnen und eine Busverbindung zu zergliedern beabsichtigt. Wir unterstützen also die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, in welcher wenigstens die verkehrspolitischen Erwägungen wieder stärker in den Vordergrund treten und die rein monetäre Begründung der Finanzkommission überwunden wird. Das Postulat der Finanzkommission lehnen wir aus den erwähnten Gründen ab.

Noch ein letztes: Hoffentlich wird die Vorlage der Seetalbahn gleichzeitig zum Anstoss dafür, dass künftige Verkehrsvorlagen ausschliesslich – oder wenigstens in erster Instanz – der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zur Begründung zugeleitet werden.

Vollmer: Es haben bis jetzt auffallend viele Luzerner und Aargauer gesprochen. Ich bin weder Luzerner noch Aargauer. Ich spreche zu Ihnen, weil wir es wichtig finden, dass diese Motion aus einer verkehrspolitischen Gesamtopsik, die sich durchaus von den Bedürfnissen einzelner Kantone unterscheiden kann, beurteilt wird. Es geht hier nicht nur um die Anliegen der Luzerner und der Aargauer; es geht hier darum, bezüglich der Zukunft des Regionalverkehrs in der Schweiz überhaupt einen Grundsatzentscheid zu fällen.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, wie wichtig gerade die Seetalbahn im Regionalverkehr ist. Sie ist die Nummer 39 der über sechzig SBB-Regionallinien, und sie ist genau diejenige Regionallinie, die in den letzten zehn Jahren den grössten Zuwachs der Zahl der Beförderten aller SBB-Regionallinien ausweisen konnte. Wenn wir bei der Seetalbahn zu einem Kahlschlag ausholen, holen wir zu einem Kahlschlag gegen den gesamten Regionalverkehr aus.

Ich weiss: Die Kritik aus finanzpolitischen Gründen ist immer locker formulierbar. Wir haben sie von Herrn Bonny als dem Präsidenten der Finanzkommission vorgetragen erhalten. Es wäre jedoch ein gefährliches Spiel, wenn wir in Zukunft die verkehrspolitischen Entscheide nur noch aus der Optik der Finanzkommission zu beurteilen hätten. Ich glaube auch, dass die Kritik, die finanzpolitisch deutlich geworden ist, überholt ist. Diese Kritik ist nämlich nicht auf dem neuesten Stand. Wer sich verkehrspolitisch mit dieser Frage auseinandergesetzt hat – die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat das getan: mit Augenscheinen, mit Gesprächen mit den betroffenen Gemeinden, Kantonen und Vertretern –, hat spüren können, dass man in dieser Region längst davon Abschied genommen hat, uns ein 600-Millionen-Projekt zu präsentieren, das im De-Luxe-Stil den Regionalverkehr ausbauen will.

Wir haben heute Vorgaben, die zeigen, dass man die Sanierung einer Regionallinie auch mit einfachen Mitteln vornehmen kann. Genau darauf muss es verkehrspolitisch hinauslaufen.

Der Bundesrat hat vor einem Jahr mit seinem Beschluss eine ganz klare Linie aufgezeigt, indem er sagte, das südliche Teilstück müsse sofort gebaut werden, es sei verkehrspolitisch überhaupt nicht bestritten, es brauche eine Eisenbahn und keinen Bus und der mittlere und der nördliche Abschnitte würden überprüft. Diese Studie wird demnächst in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und im Plenum zur Diskussion stehen, und es werden Entscheide gefällt werden müssen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der einhelligen SP-Fraktion, sich der Motion der Finanzkommission zu widersetzen und die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zu unterstützen. Es geht hier wirklich darum, dass wir in Sachen Regionalverkehr ein ganz klares Zeichen setzen. Das muss uns deshalb um so leichter fallen, weil dieses Zeichen nicht ein finanzpolitisches Abenteuer darstellt, sondern weil damit wahrscheinlich eine Zukunft geöffnet wird, die sowohl die Bedürfnisse der Region als auch unsere Bundeskasse berücksichtigt: Denn mit dem abgespeckten Projekt, das heute vorbereitet wird, kann all diesen Tatbeständen Rechnung getragen werden.

Unterstützen Sie also die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, und lehnen Sie die Motion der Finanzkommission ab.

Wir können es uns nicht leisten, in diesem Lande Verkehrspolitik einzig und allein aus finanzpolitischen Überlegungen zu betreiben; beides muss zusammengehen. Dieses Zusammengehen hat der Bundesrat mit seiner Vorgabe aufgezeigt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat es in ihrer Motion noch einmal bestätigt.

Fischer-Sursee: Ich bin wohl einer der wenigen, der mit der Umstellung einer Bahn auf Busbetrieb hautnah Erfahrung hat. Ich bin Präsident der berühmten Sursee–Triengen-Bahn. Früher eine Personenbahn und Güterbahn wurde sie vor 20 Jahren auf eine reine Güterbahn umgestellt, und die Gesellschaft, die Sursee–Triengen-Bahn AG, betreibt noch – auf privater Basis übrigens – den Busverkehr Sursee–Schöffland.

Dieses Modell hat sich im Suhretal bewährt – das heisst aber nicht, dass es überall übertragen werden könnte und es sich anderenorts auch zu bewähren hätte –, und zwar deshalb, weil für das Suhretal spezifische Verhältnisse galten. Diese sind nun im Seetal anders gelagert. Im Suhretal wurde die Bahn als Güterbahn beibehalten. Das ging, weil das alte Trasse verwendet werden konnte, das können Sie im Seetal nicht tun. Sie müssen es aus Sicherheitsgründen gleichwohl sanieren. Wenn Sie das nicht tun wollen, haben Sie den ganzen Lastwagenverkehr auf der Strasse – es wurde genug darüber gesprochen.

Der Personenverkehr: Das Suhretal hat eine ganz andere Bevölkerungsdichte als das Seetal. Das Seetal hat grosse Agglomerationen: Hochdorf und Emmenbrücke. Ein Bus ab Hochdorf könnte die Kapazität gar nicht bewältigen. Für den Bahnhof Hochdorf gelten Frequenzen von täglich ungefähr 2200 Personen, vor allem in Stosszeiten. In diesen Stosszeiten müssten mehrere Busse hintereinander fahren, um diesen Ansturm überhaupt zu bewältigen. Dann kommen diese Busse in Luzern an. Und das ist ein Nadelöhr! Wer die Einfahrt nach Luzern kennt, weiss es; es ist zwar eine Autobahn, aber der ganze Verkehr zwängt sich da durch, und es wurde bereits darauf hingewiesen, dass dort unweigerlich Staus entstünden und somit zeitliche Verzögerungen für die Pendler einträten. Die Konsequenz wäre wahrscheinlich, dass Leute vom Bus auf den PW umsteigen würden; man wird mir sagen, diese blieben auch im Verkehr stecken. Aber wer ortskundig ist, weiss, dass man auf Quartierstrassen ausweichen kann, und gerade das wollen wir nicht.

Ich möchte noch ergänzen: Auch im Suhretal ist der Busbetrieb defizitär. Es ist nicht so, dass das Gewinne brächte. Wir stellen auch überall fest, dass die Frequenz beim Personenverkehr ansteigt, im Seetal besonders, das haben wir gerade gehört.

Schliesslich hätte die Stadt Luzern gar nicht das erforderliche «Schluckvermögen», um all die Transporte auf der Strasse aufzunehmen.

Ich komme daher zum Fazit, dass man ohne Not und ohne überzeugende Gründe eine Regionalbahn nicht auf Busbetrieb umstellen soll – Herr Vollmer hat darauf hingewiesen –, vor allem dann nicht, wenn die Buskapazität gar nicht gegeben und auch nicht geeignet ist, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Wir sollten vielmehr alles tun, um Agglomerations- und Regionalverkehr auf die Schienen zu verweisen, denn nur so entlasten wir die Zufahrtsstrassen und tun wir etwas gegen die Parkierungsnot in den Städten.

Herr Dreher hat die sibyllinische Frage aufgeworfen, ob die Bahn saniert würde, wenn die Kantone Luzern und Aargau die Kosten selber berappen müssten. Selbstverständlich hat er gesagt: Nein! Ich möchte ihm die Gegenfrage stellen: Würden Strassen gebaut, zum Beispiel Kantonsstrassen und Nationalstrassen, wenn die Kantone auf ihrem Gebiet diese Kosten allein berappen müssten, Herr Dreher? Nein!
Damit wären wir bezüglich Bus und Bahn quitt.

M. Narbel: Au mois d'août 1992, le Conseil fédéral a pris la décision de financer les travaux d'amélioration du chemin de fer du Seetal avec un coût différent plus faible que les 600 millions de francs demandés en octroyant une première étape de 90 millions de francs. Nous rappelons que ces rénovations devraient se faire au profit d'une ligne dont le produit d'exploitation est de 3 millions de francs. Nous estimons que la motion de la Commission des finances, devenue entre temps postulat, se justifie pour les raisons suivantes.

Première raison: depuis le mois d'août de l'année dernière, la situation financière de la Confédération s'est sensiblement détériorée. Depuis une année en effet, les finances connaissent une dégradation inquiétante. Malgré un premier train de mesures d'assainissement, le budget 1993 présentait un déficit de 2,8 milliards de francs en décembre dernier. Après adoption des premiers suppléments au budget, principalement le prêt à la caisse de chômage de 1,3 milliard de francs, le déficit prévisible se situait entre 4,5 et 5,5 milliards de francs. Aujourd'hui, la détérioration de la situation conjoncturelle a des répercussions sur les impôts indirects, à tel point que l'on peut penser que le déficit de cette année se montera à 6 milliards de francs.

Deuxième considération: en matière de transports, des priorités claires doivent être définies. Pour ceux qui ont reçu et lu les informations du Conseil fédéral relatives à «Rail 2000», on constate qu'il est possible de modifier et de redimensionner un projet sans remettre en cause l'ensemble de la question. Il en va de même pour le trafic régional à propos duquel le Groupe de réflexion sur l'avenir des CFF remet en cause certains tronçons en proposant notamment de remplacer le train par le bus. Aujourd'hui, il est difficile d'admettre que l'on engage des dépenses d'un coût total de 100 millions de francs pour un tronçon où les recettes annuelles s'élèvent à environ 3 millions de francs. Une solution plus simple doit être trouvée qui serait plus économe des deniers publics. Engager les travaux du chemin de fer du Seetal, c'est priver les CFF ou d'autres trains régionaux de ressources qui seraient bienvenues. En acceptant la motion ou le postulat, vous acceptez de mettre à disposition des moyens qui permettront d'améliorer d'autres chemins de fer.

Troisième considération: défendre à tout prix les travaux d'amélioration de la ligne du Seetal revient à considérer ce chemin de fer comme une vache sacrée. Certains pays ont beaucoup souffert de la considération totale et absolue des vaches sacrées.

La Commission des transports et des télécommunications nous invite à suivre les propositions du Conseil fédéral en disant: Surtout ne touchez pas à mon petit train! Au début du mois, la commission a entendu de nombreux responsables locaux affirmer l'indispensable nécessité d'entreprendre rapidement les travaux de rénovation. Pour de nombreux projets en Suisse, il est certain que ceux qui ont des responsabilités sur le plan local ou régional défendent avec acharnement et conviction le problème qui leur est posé dans leur région. Il faut savoir choisir entre l'intérêt particulier et l'intérêt général. Si nous suivons nos collègues, notre attitude mériterait alors d'être stigmatisée parce que nous prendrions la défense d'un problème particulier. Nous devons en l'occurrence défendre l'assainissement des finances fédérales, et la Commission des finances ne s'y est pas trompée en vous demandant un moratoire de brève durée, puisqu'elle vous demande par son postulat d'inclure les travaux d'amélioration de la ligne du Seetal dans le deuxième paquet des mesures d'assainissement de la Confédération.

Bührer Gerold: Es ist heute in der Debatte der Eindruck entstanden, dass die Mehrheit der Finanzkommission das Projekt der Seetalbahn gänzlich von der Liste streichen möchte. Gestatten Sie mir als einem, der nicht Seetalbahnanstösser ist, und einem, der in der Finanzkommission zu diesem Vorstoss gestanden ist und heute noch dazu steht – in der Form des Postulates –, zu sagen, worum es uns eigentlich geht.

Es ist auch im Rahmen der Finanzkommission unbestritten gewesen, dass Handlungsbedarf besteht, vor allem im Bereich der Sicherheit. Es ist auch unbestritten gewesen, dass es vor allem im Agglomerationsbereich von Luzern fraglich ist, ob eine reine Busvariante praktikabel ist. Es ist im Rahmen der Kommission auch klar gewesen, dass gemachte Zusagen nicht einfach ohne eingehendere Begründungen rückgängig gemacht werden könnten. Ich muss doch einmal sagen, dass es der Finanzkommission darum gegangen ist, in Kenntnis der Zahlen des Gesamtprojektes hier den Bundesrat aufzufordern, nochmals eingehend über die Bücher zu gehen.

Heute ist die Frage aufgeworfen worden, ob es zum Verantwortungsbereich der Finanzkommission gehöre, solche Fragen aufzuwerfen, oder ob wir – wie die viel zitierten Kühe – «unter dem Hag» anderer Kommissionen hindurch «gefressen» hatten. Wenn Sie als Mitglied der Finanzkommission Zahlenmaterial, Mitberichte für ein Projekt vor sich liegen hatten, das seinerzeit – wenn man den Gesamtumfang ansieht, der jetzt relativiert worden ist – von 600 Millionen Franken ausgegangen ist, mit einem Betriebsertrag von 3 Millionen Franken und bei Betriebskosten von 6 Millionen Franken, dann müssten Sie in einer Zeit bedrohlicher Finanzkrise zumindest Fragen aufwerfen. Das haben wir getan, und ich meine, das gehört zur Verantwortung der Finanzkommission.

Es ist in den Begründungspapieren des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom Januar 1993 ausgeführt worden, dass bei solchen Regionalbahnprojekten nebst den finanziellen Aspekten betrieblicher Art die gesamtwirtschaftlichen Nutzenüberlegungen gemacht werden müssten. Wir teilen diese Auffassung. Nur: Auch gesamtwirtschaftliche Nutzenüberlegungen können sich nicht jenseits von minimalen finanzpolitischen Verantwortungsrahmen befinden. Im gleichen Bericht wurde ausgeführt: «Es wird keinem Busbetrieb möglich sein, den geforderten qualitativen Besitzstand zu wahren.» Ich meine – und die Mehrheit der Finanzkommission hat im Zusammenhang mit diesem Vorstoss die Auffassung vertreten –, dass es angesichts der massiven finanzpolitischen Krise, in die wir im Begriffe sind hineinzuschlittern, auch darum gehen muss, solche qualitativen Besitzstände zu hinterfragen, auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Ich bitte Sie, den Vorstoss der Finanzkommission als Postulat zu überweisen. Das ist überhaupt kein Widerspruch zur Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Was wir wollen, ist diese eingehende Ueberprüfung, und ich meine, in Zeiten der allgemeinen finanzpolitischen Verunsicherung in unserer Bevölkerung müssen wir ein Zeichen setzen. Ich bin froh, dass der Bundesrat gemäss Beantwortung bereits im Begriffe ist, in diesem Sinne zu handeln.

Aregger: Ich wollte es an sich vermeiden, hier als Luzerner gegen Luzerner anzutreten. Aber nachdem Herr Kollege Leu Josef jetzt auch im Namen meiner Partei gesprochen hat, fühle ich mich doch zu einem Votum herausgefordert.

Herr Leuenberger Ernst, die Seetalbahn ist nicht ein 50jähriges Drama, sie ist ein 100jähriges Drama, und sie wird wahrscheinlich noch weitere Jahrzehnte ein Drama bleiben! Sie, Herr Leuenberger Ernst, empfehlen uns, der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zuzustimmen. Ist Ihnen aber bewusst, dass mit der Ueberweisung der Motion der KVF die Seetalbahn als durchgehende Bahn von Luzern nach Lenzburg «gestorben» ist?

Ich frage mich, ob es noch gerechtfertigt ist – wenn sich der Rat darauf beschränkt, die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zu überweisen –, im Sinne des ersten Absatzes dieser Motion im Raum Emmen mit dem Bau einer grossräumigen Neuanlage zu beginnen. In Emmen, der grössten betroffenen Gemeinde entlang der Seetalbahn, sind die Meinungen diesbezüglich sehr geteilt. Eine Regionalbahn-

sanierung, deren erste Etappe 90 Millionen Franken kostet und der dann weitere Etappen folgen, soll deshalb nur so verwirklicht werden, dass alle Betroffenen damit einverstanden sein können. Sie soll auch wohlüberlegt sein.

Der Vorstoss der Finanzkommission will erreichen, dass mit den knapp gewordenen Mitteln auch im Sektor Verkehr haushälterisch umgegangen wird. Das ist ein Anliegen, für das die Finanzkommission zuständig oder zu dem sie sogar verpflichtet ist. Es ist deshalb kein Uebergriff auf den Kompetenzbereich der KVF, Herr Thür. Wenn die Legitimation der Finanzkommission nämlich in Frage gestellt wird, dann werden wir den Bundeshaushalt vollständig aus der Kontrolle verlieren. In diesem Sinne bin ich mit Herrn Bühler Gerold absolut einig: Lesen Sie den Wortlaut der Motion bzw. des Postulates der Finanzkommission, Sie finden nichts darin, was auf eine Aufhebung der Seetalbahn hindeutet! Es wird vom Bundesrat nur verlangt, dass er nicht einen Präzedenzfall schafft, sondern dass er eine Teilsanierung, eine erste Etappe für 90 Millionen Franken, nur dann bewilligt, wenn er den Ueberblick über die Kosten des ganzen Projektes hat. Erst dann kann er nämlich beurteilen, ob dieses Projekt mit den immer schlechteren finanzpolitischen Rahmenbedingungen vereinbart werden kann oder ob es eventuell rationellere Lösungen gibt.

Wenn Sie diesen Ueberlegungen beipflichten können, dann bitte ich Sie, im Sinne der Erklärung des Bundesrates, den Vorstoss der Finanzkommission wenigstens als Postulat zu überweisen.

Stalder: Ich glaube, es wurde bereits gründlich diskutiert. Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi kann sich dem Begehren der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen anschliessen und lehnt die Motion bzw. das Postulat der Finanzkommission ab.

Es ist schön und gut, dass eine Etappierung der Sanierung der Seetalbahn vorgenommen werden soll. Der südliche Teil, also Hitzkirch-Luzern, soll als erste Etappe – mit der Umfahrung von Emmen – saniert werden. Aber die Gemeinde Emmen ist mit der projektierten Umfahrung überhaupt nicht mehr zufrieden. Es hat hier ein gründliches Umdenken stattgefunden, weil die Konsequenzen dieser Umfahrung erst heute richtig erkannt worden sind. Die Umfahrung Emmen nimmt dem Dorf Emmen die Bahn weg und verpflichtet die Gemeinde, einen Beitrag von mindestens 8 Millionen Franken zu leisten und einen Busbetrieb zu installieren, der nicht gratis zu realisieren ist und ein Betriebsdefizit verursachen wird. Diese Ueberlegungen führen dazu, dass sich die Gemeinde Emmen heute «verschaukelt» vorkommt. Sie muss riesige Beträge aufwenden und dabei den Dorfbewohnern von Emmen zumuten, eine dreifache Reisezeit in Kauf zu nehmen, um nach Luzern zu gelangen.

Das sind Argumente, die ich als groben Schönheitsfehler der ersten Etappe bezeichnen muss. Ich möchte den Bundesrat einladen, diese Frage noch einmal gründlich zu prüfen und sich mit den Behörden der Gemeinde Emmen abzusprechen. Ich glaube, als ehemaliger Eisenbahner behaupten zu dürfen, dass man die bisherige Linienführung in bezug auf Sicherheit auch durch Emmen so konzipieren kann, dass diese Linie mit optimalen Sicherheitsvorkehrungen ausgerüstet werden kann: mit Halbbarrieren, mit Blinklichtanlagen, wie sie auf vielen KTU-Betrieben zur vollen Zufriedenheit funktionieren; man kann das Terrain mit einem Zaun – nicht der Strasse entlang, sondern auf der gegenüberliegenden Seite – absichern, die kleinen Bahnübergänge zusammenlegen und analog den grösseren sanieren und die Einfahrt in Emmenbrücke belassen. Mit modernem Rollmaterial muss ein Zeitaufwand von höchstens drei Minuten in Kauf genommen werden, um die Richtung zu ändern. Das ist absolut verantwortbar.

Ich bitte den Bundesrat, von der Umfahrung von Emmen abzuweichen, denn diese würde durch sehr coupiertes Gelände führen, notabene noch mit einem Tunnelbau, was sehr teuer zu stehen käme. Mit diesem Geld lässt sich in bezug auf Sicherheit bestimmt eine befriedigende Lösung finden.

Ich bitte Sie, die Motion der Finanzkommission abzulehnen – auch als Postulat – und der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zuzustimmen.

Bonny, Berichterstatter: Ich ergreife noch einmal das Wort. Ich habe jetzt in Genf eine erste wichtige Erfahrung gemacht: Ich habe es eigentlich selbstverständlich gefunden, dass ich mich hier, dem Genius loci von Genf folgend, auf Französisch ausdrücke. Ich muss aber feststellen, dass das Verständnis für das, was ich gesagt habe, doch sehr bescheiden war. Ich mache meine Deutschschweizer Kolleginnen und Kollegen darauf aufmerksam, dass es eine sehr gut funktionierende Uebersetzungsanlage hat, und Deutsch empfangen Sie auf Kanal 1! Nach diesem «Luzerner Festival», das ja u. a. in der Feststellung gipfelte, dass die Seetalbahn auch ein Zeichen für die Weltoffenheit unseres Landes sein werde, möchte ich auf einige Tatsachen hinweisen.

Zuerst einmal die Frage der Rolle der Finanzkommission: Hier ist z. B. von Herrn Thür wörtlich gesagt worden, wegen einigen Millionen Franken mische sich jetzt die Finanzkommission ein. Ich darf immerhin festhalten, dass es sich hier um ein Geschäft handelt, das zu Beginn die Grössenordnung der halben Milliarde Franken überschritten hatte. Da ist es klar, dass die Finanzkommission nicht nur heute, sondern auch in Zukunft – und nicht nur in einer Situation wie der jetzigen – das Recht und die Legitimation hat, sich zu äussern.

Ein zweiter Punkt, den ich jetzt noch einmal mit aller Deutlichkeit festhalte. Ich habe schon in meinem ersten Votum gesagt: Wir hatten in der Finanzkommission einen Antrag auf Verzicht auf dieses Projekt vor uns. Die Finanzkommission hat diesem Antrag nicht zugestimmt, er wurde zurückgezogen. Es geht also darum – hier fühlen wir uns den Ueberlegungen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen recht nahe –, dieses Projekt auf das Notwendige zu beschränken, wie das bei jedem Projekt, das wir heute durchführen, wegen der Finanzen der Fall sein sollte.

Weiter ist zu beachten: Wir haben diesen Beschluss ja im Zusammenhang mit der Behandlung der Staatsrechnung gefasst – das war im Mai dieses Jahres –, und dort war die Grundlage immer noch der Bundesratsbeschluss vom 31. August letzten Jahres. Dort stand nicht drin, dass man diese Restrukturierung vornehmen wolle. Es hiess allerdings, dass man nach Etappen vorgehen sollte. Ich glaube, in diesem Sinn war unser Vorstoss als Signal berechtigt und hat Wirkung erzielt.

Auch jetzt ist noch – sehr wahrscheinlich hören wir das noch von Herrn Bundespräsident Ogi – ein Sparpotential vorhanden. Es macht einen Unterschied, ob wir beispielsweise im Interesse der Sicherheit – die unbestritten ist – bei Niveauübergängen überall Unterführungen oder Brücken machen oder ob wir wenn irgend möglich auf die wesentlich billigere Lösung von Barrieren zurückgreifen.

Ein Letztes noch: Es wurde viel – vor allem im Votum von Herrn Vollmer – auf die präjudizielle Bedeutung dieses Entscheides hingewiesen. Da gehe ich mit Herrn Vollmer einig. Aber es wäre falsch, durch Nichtüberweisung des Postulates der Finanzkommission gleichsam ein falsches Zeichen zu setzen; denn dann werden weitere Anschlussbegehren im Regionalverkehr kommen, und es wird sehr schwer sein, diese zurückzuweisen. Hier können wir uns einfach nicht mehr alles leisten. Wir müssen einmal zur Kenntnis nehmen, dass wir in der Schweiz eben während langen Jahren über unsere Verhältnisse gelebt haben.

Ich bitte Sie also, das Postulat der Finanzkommission im Sinne der Erklärung des Bundesrates anzunehmen.

Wanner, Berichterstatter: An und für sich sollte ich jetzt die Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) begründen. Sie haben sich bereits darüber geäussert. Das gibt mir Gelegenheit, etwas zu resümieren und vor allem zu Beginn jetzt noch einmal mit aller Deutlichkeit zu sagen, wozu es eigentlich geht.

Es geht hier nicht darum, wie künftig der Regionalverkehr der SBB definitiv ausgerichtet werden soll. Es geht auch nicht darum, dem «Krieg» zwischen Bus und Bahn ein weiteres Kapitel anzufügen, und es geht auch nicht um eine profilineurotische Auseinandersetzung zwischen der Finanzkommission und der KVF; es geht schlicht und einfach darum, den öffentlichen Verkehr in einer bedeutenden Region unseres Landes

sachgerecht, finanziell verantwortbar und vor allem – das scheint mir das Wichtigste zu sein – der Bevölkerung dienend einer definitiven Lösung zuzuführen.

Ich mag mich auch nicht mehr zur Leidensgeschichte der Seetalbahn äussern. Vielleicht wird das der zuständige Departementschef nachher tun.

Wir hatten anlässlich der Besichtigung vor Ort Gelegenheit, die interessierten Kreise anzuhören. Wir haben vernommen, dass beide Kantonsregierungen gegen die Aufhebung der Seetalbahn sind. Wir haben auch die für die Regionalplanung verantwortlichen Kreise angehört, die sich in gleicher Weise geäussert haben. Die Gelegenheit, sich zu äussern, gab es auch für die SBB, und die betroffenen Gemeinden kamen ebenfalls zu Wort. Und dann haben wir noch etwas anderes getan. In meiner eigenen Kompetenz habe ich auch der Gegnerschaft Gelegenheit geboten, sich vor der Kommission zu äussern. Das hat mir Kritik und vor allem auch böse Briefe eingetragen. Nun, das tut nichts zur Sache. Ich glaube auch im nachhinein, dass es so richtig war.

Eines ist nicht abzustreiten: das weitere Nichtentscheiden oder das Belassen der jetzigen Situation ist von allen denkbaren Lösungen die weitaus schlechteste. Es geht darum – ich habe das bereits erwähnt –, nun dieser ganzen Geschichte, die ein Beispiel für das politische Nichthandeln in unserem Lande und der totalen Ausschöpfung sämtlicher Rekursmöglichkeiten, bis vor das Bundesgericht, ist – ich spreche jetzt vor allem von der Umfahrung von Emmen –, endlich ein politisches Ende zu bereiten.

Auf Ihren Pulten liegt ebenfalls die Erklärung des Bundesrates betreffend Bereitschaft zur Annahme von Punkt 1 und Punkt 3 als Motion und von Punkt 2 als Postulat. Ich kann nicht für die KVF sprechen, denn wir konnten uns selbstverständlich nicht mehr dazu äussern. Persönlich bin ich mit der Erklärung des Bundesrates durchaus einverstanden.

Ich bitte Sie jetzt, den Vorstoss der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in diesem Sinne zu überweisen.

M. Béguelin: Pour les collègues romands, il est quand même important de préciser quelques points concernant cette ligne particulière du Seetal: 42 kilomètres de long, c'est une ligne qui est collée à la route cantonale qui a 6 mètres de large. Il y a plus de 400 passages à niveau. Un trafic de 100 000 tonnes par année avec 1,5 million de voyageurs, un trafic en hausse, essentiellement dans la partie sud: c'est le trafic d'agglomération de Lucerne. Cette ligne est absolument calamiteuse sur le plan de la sécurité. On compte un accident ou un incident en moyenne par semaine. Quatre-vingt pour cent de ces accidents/incidents se produisent sur moins de 10 pour cent des passages à niveau. Enfin, comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a plus de 30 ans qu'on discute sur l'urgence de la nécessité de l'assainissement.

Un point fondamental: les investissements qui seront consentis amélioreront autant le trafic ferroviaire que le trafic routier. C'est l'ensemble du trafic qui sera amélioré. Les cantons de Lucerne et d'Argovie veulent maintenir le rail. Etant donné le volume du trafic, c'est effectivement la meilleure solution. Les deux cantons ont déjà investi une quarantaine de millions de francs au cours des dernières années pour améliorer des points précis, en particulier entre Hochdorf et Hitzkirch.

Le 31 août 1992, donc il y a un peu plus d'une année, le Conseil fédéral prenait déjà la décision de lancer la première étape au sud de la ligne, entre Emmenbrücke et Waldbrücke. Les travaux de planification et d'acquisition de terrain pour cette première étape sont maintenant terminés. La commune d'Emmen conteste cette variante, parce que la partie nord-est de la ville ne serait plus directement reliée au rail et que, pour la desserte de ce quartier-là, la ville devrait étendre son service de bus urbain à ses propres frais, alors que maintenant ce sont les CFF qui paient. Ceci explique cela.

Lors de l'examen des comptes des CFF, la Commission des finances, dans le cadre du deuxième programme d'assainissement, a demandé au Conseil fédéral de revoir sa décision du 31 août 1992. On peut comprendre cette décision de la Commission des finances, dans la mesure où le chiffre de

600 millions de francs avait été avancé pour l'assainissement de la ligne. C'est évidemment un chiffre inacceptable. Heureusement, il existe des variantes beaucoup plus réalistes qui évitent le perfectionnisme ainsi que des tunnels coûteux. Je rappelle d'ailleurs que le 80 pour cent des accidents ou des incidents se concentrent sur un petit nombre de points noirs précis.

La Commission des transports et des télécommunications a traité cet objet lors de deux séances, soit le 16 août et le 6 septembre 1993. Le 6 septembre, elle s'est rendue sur place et elle a discuté avec les cantons d'Argovie et de Lucerne, avec les CFF et l'OFT. Elle vous propose la solution que vous avez sous les yeux, un assainissement de la partie sud de la ligne ainsi que la poursuite des études pour la partie centrale et la partie nord. Votre commission a accepté cette proposition sous la forme d'une motion par 18 voix contre 2 et avec 3 abstentions. Elle avait décidé auparavant de faire débiter l'assainissement de la ligne dès Hitzkirch et non pas dès Hochdorf, par 14 voix contre 5, compte tenu des investissements déjà faits par le canton de Lucerne.

Votre Commission des transports et des télécommunications propose enfin de ne pas donner suite à la motion de la Commission des finances dont l'objectif est atteint pour l'essentiel. La Commission des transports et des télécommunications en tant que telle ne s'est pas prononcée sur la transformation en postulat, demandée par le Conseil fédéral le 8 septembre 1993, puisque la décision du Conseil fédéral a été prise après la séance de la commission.

Un mot à propos des cantons, une remarque politique importante. Vous savez que le Groupe de réflexion sur l'avenir des CFF propose, pour améliorer les résultats du trafic régional, de le rapprocher des utilisateurs, donc d'impliquer davantage les cantons dans ce trafic. Pour atteindre ce but, il est nécessaire d'obtenir l'accord des cantons à la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer. Nous discuterons de la révision de cette loi au courant du premier semestre 1994. L'enjeu est très important pour l'assainissement des CFF dans leur ensemble. Aujourd'hui, il est donc urgent de ne pas indisposer les cantons sur ce sujet sensible.

Dans ce sens, la motion de la Commission des transports et des télécommunications est constructive, elle ménage l'avenir. Je vous invite par conséquent à la soutenir.

M. Ogi, président de la Confédération: En guise d'introduction, je m'exprimerai également en français, à l'instar de M. Bonny qui n'a peut-être pas été très bien compris.

A l'heure actuelle, l'avenir du chemin de fer du Seetal – on ne peut pas traduire ce nom – suscite de nouvelles discussions approfondies. C'est le moins que l'on puisse dire après ce débat, ici à Genève. Les trains de ce chemin de fer partent de Lucerne sur la ligne principale pour Olten. Ils bifurquent à Emmenbrücke. La ligne ferroviaire longe les lacs de Baldegg et de Hallwil pour atteindre Lenzbourg. Je dis cela parce que j'ai eu l'impression que tout le monde ne parlait pas du même projet.

On discute de sa rénovation et on en parle depuis 1963. Monsieur Leuenberger Ernst, je dois vous signaler que c'était l'entreprise anglaise Lake Valley Railway of Switzerland qui a construit ce tramway. Il ne faut pas oublier que ce chemin de fer était conçu comme une sorte de tramway.

Trois motions sont déposées à ce sujet, une étant donc retirée. M. Giezendanner exigeait en principe dans la motion qu'il a retirée le remplacement du chemin de fer par un service d'autobus. Cela n'a pas empêché M. Dreher d'argumenter comme si M. Giezendanner n'avait pas retiré sa motion.

La Commission des finances du Conseil national demande qu'on revienne sur le projet de rénovation du chemin de fer et qu'on l'adapte aux conditions-cadres de la politique financière. Mais il faut que je précise aussi en français que la Commission des finances était toujours d'avis qu'il s'agissait d'un projet de 600 millions de francs. Je dois vous dire aussi que j'ai pris ce dossier en mains et qu'il n'était jamais question de construire pour 600 millions de francs. La Commission des transports et des télécommunications, qui a visité l'endroit, qui a regardé de près le projet, qui a discuté avec les autorités,

souhaite que le tronçon de Lucerne soit assaini immédiatement et que les résultats des enquêtes en cours soient soumis au Parlement pour décision.

Pour résumer, voilà la situation un peu difficile telle qu'elle se présente. Mais j'aimerais que mon message passe surtout aussi chez les Suisses alémaniques. C'est la raison pour laquelle vous permettez que je continue en allemand.

Bereits mit dem Bundesratsbeschluss vom 31. August 1992 wurde mit der strikten Beschränkung auf sicherheitstechnische Aspekte eine Redimensionierung des ursprünglichen Projektes vorgegeben. Die grundsätzliche Beibehaltung der Bahn wurde vor allem für den Luzerner Vorortsverkehr bestätigt. Ich sage es Ihnen ganz klar: Es ist moralisch nicht mehr zu rechtfertigen, diese Bahn in dieser Form bei diesen Gefahren, bei diesen Unfällen, bei diesen Toten einfach so weiterfahren zu lassen. Die 400 Niveauübergänge sind nicht mehr zu akzeptieren. Deshalb gibt es nur zwei Lösungen: Entweder modernisieren wir die Bahn, oder wir reissen sie ab. Aber abreissen ist einfacher gesagt als getan. Wegen der überlasteten Strasse, insbesondere im Raum Hochdorf und vor allem im Raum Emmen, würde sich eine Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse ergeben, die bei den heutigen Strassenverhältnissen nicht «geschluckt» werden könnte. Ich möchte festhalten, dass die Bahn neben dem zunehmenden Personenverkehr auch einen Güterverkehr von jährlich 100 000 Tonnen bewältigt. Bei einer Umstellung auf Busbetrieb müssten auch diese Güter auf der Strasse transportiert werden.

Für die Sanierung wurde vom Bundesrat am 31. August 1992 ein etappenweises Vorgehen beschlossen. Die etappenweise Sanierung gewährleistet die finanzielle Tragbarkeit; die Sanierung betrifft – das ist das Entscheidende – die 400 ungesicherten Niveauübergänge, die wir einfach nicht mehr so akzeptieren können. Die Finanzierung – ich lege grossen Wert darauf – erfolgt bundesseitig gemäss der Verkehrstrennungsverordnung aus Treibstoffzollmitteln. Im aargauischen Teil sind jährlich fünfzehn Unfälle mit ein bis zwei Toten und drei – meistens schwer – Verletzten zu beklagen; im luzernischen Teil sind es noch mehr Unfälle. Allein ein Drittel der Toten sind in Emmen zu beklagen.

Die beiden Kantonsparlamente haben sich klar für die Sanierung ausgesprochen. Ich möchte auch Herrn Fischer-Seengen sagen, dass das Parlament des Kantons Aargau dem zugestimmt hat. Sie, Herr Fischer, haben gesagt, der Kanton Aargau wolle auch auf Busbetrieb umstellen. Ich muss zustimmen, dass man sich im Kanton Aargau nicht immer einig war, verweise aber darauf, dass das Parlament dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt hat und an und für sich die Erhaltung der Bahn erreichen möchte.

Die Kantone würden einen vollständigen Rückzug des Bundes als Vertrauensbruch betrachten. Deshalb ist das Vorgehen, wie es der Bundesrat im August 1992 beschlossen hat, nach wie vor richtig, und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, Herr Bühler, hat ihm nach der Rekognoszierung zugestimmt.

Der Bundesbeschluss vom 31. August 1992 wurde aber falsch interpretiert, und ich lege noch einmal dar, was wir beschlossen haben:

1. Im gefährlichsten und gleichzeitig bestausgelasteten Abschnitt auf Luzerner Seite ist eine baldige Realisierung der Umfahrung Emmen vorgesehen. Und wenn ich von der Umfahrung von Emmen rede, dann antworte ich auch Herrn Stalder: Niemand von Emmen, Herr Stalder, wird die Seetalbahn zum Pendeln brauchen. Die Seetalbahn ist eben nicht für Emmen vorgesehen. Der Bus wird weiterhin für Emmen aufrecht erhalten. Und Emmen braucht den Bus, für Emmen ist die Seetalbahn kein Ersatz. Ich möchte Ihnen als Eisenbahner auch folgendes in Erinnerung rufen, wenn Sie die Sanierung durch Emmen und von Emmen direkt nach Luzern ansprechen; hier haben Sie es mit einer Spitzkehre zu tun. Eine Spitzkehre in der heutigen Zeit ist doch nicht mehr zu akzeptieren! Ich verstehe, dass die Emmener etwas Probleme haben, weil sie bezahlen müssen; für diesen Bus müssten sie dann auch weiterhin bezahlen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch sagen, dass die Gemeinden auch hier zur Kasse gebeten werden. Es wird mit

den Gemeinden verhandelt, und die Gemeinden werden sich hier finanziell ebenfalls beteiligen müssen.

2. Für den schlecht ausgelasteten Mittelteil – damit komme ich zum Beschluss des Bundesrates vom August 1992 – wurde eine Untersuchung zu einer allfälligen Umstellung auf Busbetrieb in Auftrag gegeben. Es ist eine Tatsache – da hat Herr Bühler Gerold recht –: Pro Zug fahren von Lenzburg nach Luzern oder von Luzern nach Lenzburg im Schnitt etwa sechs bis zwölf Passagiere die ganze Strecke. Da kann man nicht von einer interessanten Bahn sprechen. Es ist halt in diesem Sinne keine attraktive Bahn. Erste Ergebnisse der Studie über den Mittelteil werden wir Ende Jahr vorlegen.

3. Der dritte Beschluss, den wir getroffen haben und den ich präzisieren möchte, betrifft den übrigen Abschnitt, also den Abschnitt im Norden. Hier wird mit den Kantonen noch an einer kostengünstigen Gesamtlösung gearbeitet. Somit ist dann ein Ueberblick über die Gesamtkosten einer Sanierung möglich.

Die Anträge bezüglich weiterer Etappen können dem Bundesrat frühestens Ende Jahr vorgelegt werden. Eine Berücksichtigung im zweiten Sanierungsprogramm ist vor allem deshalb nicht möglich, weil im Finanzplan des Bundes für die weiteren Etappen noch gar keine Mittel eingestellt sind; das möchte ich klar und deutlich sagen. Ueberdies müssen jetzt die Ergebnisse zum mittleren Teil abgewartet werden.

Es ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass das EVED bei der Finanzplanung bereits seit Herbst 1992 von einem redimensionierten Projekt ausgegangen ist. Den Kantonen wurde klar signalisiert – deshalb waren sie auch unzufrieden und haben Ihnen geschrieben –, dass eine Sanierung mit Gesamtkosten von 600 Millionen Franken nicht möglich ist. Wir haben von maximalen Kosten von 300 Millionen Franken gesprochen.

Ich habe sehr gut zur Kenntnis genommen, was die Herren Zwygart, Leuenberger Ernst und Vollmer gesagt haben – das sollte dann auch für andere Projekte wie die Neat gelten –, nämlich: dass nicht nur die Finanzen das Primat haben. Jemand hat gesagt, die Verkehrspolitik sei zu wichtig und zu ernst, als dass man alles den Finanzen überlassen dürfe.

Finanzpolitik darf nicht zum einzigen Leitbild unseres Handelns werden, hat Herr Leuenberger Ernst gesagt. Wir können auch nicht warten, bis wir die Kasse wieder voll haben, und dann meinen, wir könnten erst investieren, wenn die Kasse voll sei. Infrastrukturpolitik, Investitionspolitik, muss auch heute gemacht werden können, das gilt auch für die Neat. Ich möchte Sie bitten, das nicht zu vergessen!

Ich komme damit zum Schluss und bitte Sie noch einmal: Wir beantragen die Umwandlung der Motion der Finanzkommission in ein Postulat. Wir befürworten die grundsätzliche Stossrichtung einer kostengünstigen Sanierung, erachten aber die zeitliche Verbindung mit dem zweiten Sanierungsprogramm als nicht möglich.

Wir beantragen Annahme bezüglich der Punkte 1 und 3 der Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Wir beantragen Umwandlung dieser Motion in ein Postulat bezüglich Punkt 2, weil wir die grundsätzliche Stossrichtung befürworten, das Parlament aber nur über eine allfällige Stilllegung, nicht jedoch über Sanierungs- und Betriebskonzepte der SBB entscheiden kann.

Gestatten Sie mir, noch etwas zu sagen: Die Finanzkommission hat zu dieser Seetalbahn grundsätzlich nein gesagt. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat es sich etwas weniger leicht gemacht: Sie ist hingegangen, hat rekognosziert, hat überprüft, hat Gespräche geführt und ist dafür. Die Finanzkommission behandelt ja auch die Rechnung und das Budget der SBB. Hier ist natürlich das Problem, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den Eindruck bekommen hat, dass sie nichts mehr zu sagen hat. Ich glaube, dieses Hickhack zwischen den beiden Kommissionen ist nicht im Interesse der Verkehrspolitik.

Ich wäre deshalb froh, wenn man aus dieser Debatte auch die entsprechenden Schlüsse für die weitere Arbeit ziehen könnte.

Ich bitte Sie deshalb, den Vorschlägen des Bundesrates zuzustimmen.

*Motion 93.3244**Abstimmung – Vote*

Für Ueberweisung des Postulates
Dagegen

85 Stimmen
86 Stimmen

Motion 93.3380

Punkte 1, 3 – Points 1, 3
Ueberwiesen – Transmis

Punkt 2 – Point 2

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

92.066

**Wohneigentumsförderung
mit den Mitteln
der beruflichen Vorsorge**
**Encouragement à la propriété
du logement au moyen
de la prévoyance professionnelle**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 473 hiervoor – Voir page 473 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 10. Juni 1993

Décision du Conseil des Etats du 10 juin 1993

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

Frau **Spoerry**, Berichterstatterin: Die Vorlage zur Wohneigentumsförderung mit Mitteln der gebundenen Vorsorge soll bekanntlich die vorzeitige Verwendung der Vorsorgegelder für das Wohneigentum ermöglichen und wird das Verbot der Verpfändung von Vorsorgeansprüchen für die Wohneigentumsförderung aufheben.

Der Ständerat hat sich im wesentlichen dem vom Nationalrat vorgeschlagenen Konzept angeschlossen. Dieses Konzept umfasst die folgenden Punkte:

1. Der Versicherte hat einen Rechtsanspruch, sein Vorsorgeguthaben in begrenztem Umfang vorzeitig zu beziehen:
 - a. wenn er sich damit entweder selbstbewohntes Eigentum erwirbt – nicht eine Zweitwohnung, keine Kapitalanlage – oder wenn er damit Anteilscheine an Wohnbaugenossenschaften finanziert;
 - b. wenn er Neuinvestitionen in selbstbewohntes Wohneigentum tätigt oder wenn er Hypotheken auf dem Eigenheim abgelenken will.
2. Der Umfang des Vorbezuges ist auf die Freizügigkeitsleistung im Alter 50 bzw. auf die Hälfte der Freizügigkeitsleistung nach dem Alter 50 begrenzt.
3. Der Vorsorgezweck wird durch eine im Grundbuch angeordnete Veräusserungsbeschränkung sichergestellt.
4. Der Vorbezug muss bei einem Verkauf wieder an die Vorsorgeeinrichtung zurückfliessen.
5. Der Vorbezug ist sofort steuerbar.

Alle diese entscheidenden Punkte hat der Ständerat aus unserem Konzept übernommen. Dennoch hat Ihre vorberatende Kommission gegenüber der Fassung des Ständerates noch ein paar Differenzen geschaffen. Es handelt sich allerdings nicht um schwergewichtige Punkte, und der Verabschiedung der Vorlage in dieser Session sollte dennoch nichts im Wege stehen. Die Inkraftsetzung der Vorlage zur Wohneigentumsförderung ist zusammen mit der neuen Freizügigkeitsregelung vorgesehen und sollte auf den 1. Januar 1995 vollzogen werden können.

Zu den Differenzen: In drei Fällen, nämlich in den Artikeln 30a und 83a Absatz 2 BVG und in Artikel 331d Absatz 7 Obligationenrecht, handelt es sich lediglich um sprachliche Präzisierungen bzw. um Anpassungen an inzwischen anderweitig geänderte Bestimmungen. Daneben bestehen fünf materielle Differenzen. Aber sie sind, wie gesagt, nicht von schwerwichtiger Natur.

Die erste materielle Differenz finden Sie in Artikel 30c Absatz 4 BVG. Hier wird klarer festgehalten, dass eine Zusatzversicherung nur dann anzubieten oder zu vermitteln ist, wenn die durch den Vorbezug notwendige Leistungskürzung trotz bestehendem Wohneigentum zu einer effektiven Einbusse des Vorsorgeschatzes führt. Es sollen damit Ueberversicherungen vermieden werden.

Die zweite materielle Differenz liegt in Artikel 60 Absatz 2bis BVG vor, den Ihre Kommission zur Streichung empfiehlt. Warum? Der Ständerat will die Auffangeinrichtung als Meldestelle bezüglich der Vorgänge des Vorbezuges und als Hinterlegungsstelle für die Anteilscheine einsetzen. Nun geht es aber bei der Meldestelle um die Frage der steuerlichen Behandlung. Deshalb ist es naheliegend, die Eidgenössische Steuerverwaltung als Meldestelle einzusetzen; diese hat sich bereit erklärt, diese Aufgabe zu übernehmen. Bezüglich der Hinterlegungsstelle erachtet es Ihre Kommission nicht als sinnvoll, eine doch eher starre Lösung durch das Gesetz vorzusehen. Wir schlagen daher vor, dass der Bundesrat gestützt auf Artikel 30g Buchstabe d BVG bestimmt, wo die Anteilscheine zu hinterlegen sind. Als Beispiel hierzu werden die Kantonalbanken genannt. Aus diesen Gründen kann der vom Ständerat neu eingefügte Absatz 2bis von Artikel 60 BVG wieder gestrichen werden.

Die dritte materielle Differenz finden Sie in Artikel 83a Absatz 2bis BVG. Hier handelt es sich um eine Aenderung, die sich auf das Verrechnungssteuergesetz abstützt. Das Recht auf Rückerstattung der bezahlten Steuern erlischt dort nach Ablauf von drei Jahren. Mit einer gleichlautenden Regelung in diesem Gesetzesentwurf mit Bezug auf die Verwirkung des Anspruchs auf Steuerrückerstattungen wird eine bundesrechtlich einheitliche Regelung verwirklicht, was zu begrüßen ist. Die vierte materielle Differenz finden Sie in Artikel 83a Absatz 2ter BVG. Nachdem die Eidgenössische Steuerverwaltung als Meldestelle figuriert, ist sie darauf angewiesen, dass ihr die betreffenden Vorgänge gemeldet werden, und in diesem Sinne soll Absatz 2ter an die neue Regelung angepasst werden.

Die fünfte materielle Differenz befindet sich in Artikel 331e Absatz 4 Obligationenrecht. Die Regelungen im Obligationenrecht sind das Spiegelbild der entsprechenden Bestimmungen im BVG. Die Vermittlung einer Zusatzversicherung muss daher auch im überobligatorischen Teil der beruflichen Vorsorge den gleichen Voraussetzungen gerecht werden wie im BVG. Es muss daher auch hier eine Einbusse des Vorsorgeschatzes gegeben sein, ansonsten eine Zusatzversicherung zu einer Ueberversicherung führen würde. Ich bitte Sie im Namen Ihrer geschlossenen Kommission, den vorgeschlagenen Aenderungen zuzustimmen und die Vorlage so präzisiert an den Ständerat zurückzugeben.

M. Deiss, rapporteur: Nous abordons l'élimination des divergences concernant le projet de loi fédérale sur l'encouragement à la propriété du logement au moyen de la prévoyance professionnelle. En dépit de la grande concordance de vues entre nos deux conseils, il reste quelques divergences que notre commission vous invite à maintenir.

Toutefois, il y a lieu de signaler au départ que, sur les points essentiels, il n'y a pas de divergence de vues entre le Conseil des Etats et notre Chambre. En particulier, pour ce qui est du principe de pouvoir faire appel à un prélevement sur son avoir de prévoyance, dans les proportions de cet avoir jusqu'à l'âge de 50 ans et au maximum de la moitié à partir de cet âge, ou encore quant à la méthode qui revient à restreindre le droit d'aliéner plutôt que de prévoir une mise en gage, et enfin en ce qui concerne la soumission ou l'assujettissement à l'impôt de ces prélèvements, il n'y a pas de différence de vues. Les divergences qui devraient subsister après nos délibérations de ce jour sont d'ordre mineur et ne devraient pas empêcher le Conseil des Etats de mettre aussi fin aux délibérations sur cet objet pendant cette session.

Motion KVF-NR Seetalbahn

Motion CTT-CN 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	93.3380
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1993 - 15:30
Date	
Data	
Seite	1485-1496
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 128