

Zwahlen Jean-Claude (C, BE), rapporteur: Il est évident que la commission n'a pas discuté précisément de la motion d'ordre du groupe AdI/PEP. Cependant, deux autres propositions de renvoi dont nous parlerons bientôt ont été discutées exactement dans le même sens au sein de la Commission des transports et des télécommunications. Elles ont toutes les deux été largement rejetées pour les raisons que vient de développer M. Vollmer, à savoir qu'il ne faut pas mélanger nécessairement les problèmes, même si ceux-ci sont liés par leur matière.

Pour les nouvelles transversales ferroviaires, on recherche une solution financière. «Rail 2000», au contraire, est un projet qui a déjà été voté par le peuple il y a bientôt huit ans. Ce n'est plus seulement un projet, c'est une décision du peuple qui doit être appliquée dans les meilleurs délais.

De toute évidence, le rapport du Conseil fédéral tient largement compte des remarques qui ont été faites dans la motion d'ordre du groupe AdI/PEP, à savoir qu'on n'ignore pas que, depuis 1987, deux autres décisions ont été prises et qu'il en sera tenu compte.

Renvoyer cet objet dans la durée de cette session ou simplement au Conseil fédéral serait une erreur. Nous retarderions, une fois de plus, la mise en application du rapport du Conseil fédéral et de la première étape de «Rail 2000».

Au nom de la commission, je vous demande de ne pas accepter cette motion d'ordre de différer le débat d'aujourd'hui.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag
der LdU/EVP-Fraktion
Dagegen

12 Stimmen
98 Stimmen

94.048

«Bahn 2000». Bericht

«Rail 2000». Rapport

Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1994 (BBl III 683)
Rapport du Conseil fédéral du 11 mai 1994 (FF III 680)

Beschluss des Ständerates vom 4. Oktober 1994
Décision du Conseil des Etats du 4 octobre 1994

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

Antrag der Kommission

Mehrheit

Kenntnisnahme vom Bericht

Minderheit I

(Diener, Giezendanner, Hollenstein, Ruf, Wanner)

Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag, die Etappierungsdiskussion von «Bahn 2000»
mit der Etappierungsdiskussion zur Neat zu verknüpfen.

Minderheit II

(Wanner, Diener, Giezendanner, Hollenstein, Ruf)

Rückweisung an den Bundesrat
mit dem Auftrag:

a. in diesem Bericht über Umfang, Zeitraum und Finanzierung
der nächsten Etappen von «Bahn und Bus 2000» verbindlich
Auskunft zu geben;

b. aufgrund dieser Ergänzungen im Bericht die Anpassungen
der beiden Bundesbeschlüsse von 1986 betreffend das Konzept
und den Kreditrahmen von «Bahn und Bus 2000» eingehend
zu überprüfen.

Antrag Baumberger

Rückweisung an den Bundesrat

Der Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» sei an den
Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag,

dem Parlament das (unter Beanspruchung des vollen Kreditrahmens und für unbestimmte Zeit) auf die erste Etappe reduzierte Konzept wiederum als allgemeinverbindlichen, referendumsfähigen Bundesbeschluss vorzulegen (Änderung des BB vom 19.12.1986).

Eventualantrag Baumberger

(falls der Hauptantrag Baumberger abgelehnt wird)

Der Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» sei an den Bundesrat zurückzuweisen zur Ergänzung des Berichtes in folgender Hinsicht:

– Welche Bedarfslage ist Voraussetzung, dass die weiteren Etappen (Vauderens–Villars-sur-Glâne, Olten–Mutzeng, Zürich-Flughafen–Winterthur) realisiert werden?

– Wann ist der Bedarf voraussichtlich für welche Etappen gegeben?

– Wie werden die weiteren Etappen finanziert?

– Wie werden namentlich die Westschweiz und die Ostschweiz (Bahnverbindungen aus Richtung Schaffhausen, Konstanz und Bregenz nach Winterthur und Zürich-Flughafen) in den internationalen Verkehr eingebunden?

Antrag der LdU/EVP-Fraktion

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, einen Ergänzungsbericht vorzulegen, der die beiden grossen Eisenbahnprojekte («Bahn 2000»/Neat) und deren finanzielle Konsequenzen in einer Gesamtsicht behandelt.

Antrag Jäggi Paul

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, für die erste Etappe der «Bahn 2000» einen allgemeinverbindlichen, dem Referendum unterstehenden Bundesbeschluss vorzulegen.

Proposition de la commission

Majorité

Prendre acte du rapport

Minorité I

(Diener, Giezendanner, Hollenstein, Ruf, Wanner)

Renvoi au Conseil fédéral

avec le mandat d'établir un lien entre les deux discussions sur la réalisation par étapes respectivement de «Rail 2000» et des NLFA.

Minorité II

(Wanner, Diener, Giezendanner, Hollenstein, Ruf)

Renvoi au Conseil fédéral

avec le mandat:

a. de fournir dans ce rapport des renseignements fiables sur l'étendue, le calendrier et le financement des prochaines étapes de «Rail 2000»;

b. d'examiner de manière approfondie, sur la base de ces compléments apportés au rapport, l'opportunité de procéder, pour le projet et les crédits-cadres de «Rail et Bus 2000», à des adaptations des deux arrêtés fédéraux de 1986.

Proposition Baumberger

Renvoi au Conseil fédéral

Il convient de renvoyer au Conseil fédéral le rapport sur la première étape de «Rail 2000» avec le mandat de présenter au Parlement, en recourant au crédit-cadre entier et pour une durée indéterminée, le programme réduit à la première étape à nouveau sous la forme d'un arrêté fédéral de portée générale, sujet à référendum (modification de l'AF du 19.12.1986).

Proposition subsidiaire Baumberger

(au cas où la proposition principale Baumberger serait rejetée)

Il convient de renvoyer au Conseil fédéral le rapport sur la première étape de «Rail 2000» avec le mandat de compléter ledit rapport en traitant les points suivants:

– A quels besoins la réalisation des étapes suivantes (Vauderens–Villars-sur-Glâne, Olten–Mutzeng, Zurich-Aéroport–Winterthur) répond-elle?

- Quand le besoin se fera-t-il, selon toute prévision, sentir pour la réalisation de ces étapes?
- Comment les étapes suivantes seront-elles financées?
- Comment la Suisse occidentale et la Suisse orientale (liaisons ferroviaires depuis Schaffhouse, Constance et Bregenz en direction de Wintherthur et de Zurich-Aéroport) seront-elles intégrées dans le trafic international?

Proposition du groupe AdI/PEP

Renvoi au Conseil fédéral
avec le mandat de présenter un rapport complémentaire qui traite des deux grands projets ferroviaires («Rail 2000»/NLFA) et de leurs conséquences financières selon une perspective globale.

Proposition Jäggi Paul

Renvoi au Conseil fédéral
avec le mandat de présenter un arrêté fédéral de portée générale, sujet à référendum, pour la première étape de «Rail 2000».

94.3322

**Motion des Ständerates
(KVF-SR 94.048)**

Neues Angebotskonzept

**Motion du Conseil des Etats
(CTT-CE 94.048)**

Nouvelle offre de prestations

Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1994

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Bericht und Antrag für eine Änderung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» zu unterbreiten, sobald feststeht, dass dank des neuen Angebotskonzeptes (insbesondere Neigezüge und Doppelstockwagen) auf einzelne in Artikel 2 vorgesehene Neubaustrecken ganz oder teilweise verzichtet werden kann.

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament rechtzeitig einen neuen Entwurf des Bundesbeschlusses über Verpflichtungskredite für die weiteren Etappen des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zu unterbreiten.

Texte de la motion du 4 octobre 1994

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement un rapport et une proposition en vue d'une modification de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000» dès qu'il appert de manière tangible que, grâce à la nouvelle offre de prestations (en particulier, rames à caisson inclinable, voitures à deux étages), il sera possible de renoncer entièrement ou partiellement à la construction des nouveaux tronçons prévus à l'article 2.

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

Vollmer Peter (S, BE), Berichterstatter: Wir haben den Ordnungsantrag der LdU/EVP-Fraktion abgelehnt und können uns jetzt in die Diskussion über die «Bahn 2000» stürzen. Die Ausgangslage bleibt natürlich weiterhin verwirlich. Sie haben es bereits gehört. Es liegen sechs Rückweisungsanträge vor, und auf den ersten Blick kann tatsächlich gerätselt werden, ob diese Rückweisungsanträge nun für oder gegen den öffentlichen Verkehr sind, ob sie im Interesse von «Bahn 2000» sind oder eben nicht.

Nicht alle Rückweisungsanträge lagen der Kommission vor, doch sie entsprechen der politischen Stossrichtung der bei-

den Minderheitsanträge – die Rückweisungsanträge, die die Minderheiten I und II übernommen haben, sind in der Kommission mit guten Gründen klar abgelehnt worden. Ich kann Ihnen also als Kommissionssprecher die Ablehnung aller Rückweisungsanträge empfehlen.

Der Rückweisungsantrag Jäggi Paul möchte den vorliegenden Bericht zum allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss erheben, damit das Volk allenfalls nochmals darüber abstimmen kann. Der Rückweisungsantrag der Minderheit I (Diener) und derjenige der LdU/EVP-Fraktion verlangen die Verknüpfung der Vorlage mit der Neat. Und schliesslich möchten der Antrag der Minderheit II (Wanner) und der Eventualantrag Baumberger mit der Verabschiedung der ersten Etappe auch bereits verbindlich Auskunft darüber, was dann in den nächsten Etappen kommen wird.

Formell richtig und auch für die politische Diskussion zweckmässig ist es, dass wir die Standesinitiative Bern als separates Geschäft behandeln und nachher separat über diese Standesinitiative befinden, denn diese Standesinitiative stellt an sich das Konzept «Bahn 2000» so, wie es jetzt vorliegt, nicht in Frage. Es geht dort ja lediglich noch um eine Variantenwahl einer für die erste Etappe an sich unbestrittenen Strecke zwischen Mattstetten und Rothrist.

Die Kommissionsmehrheit hat gute Gründe, Ihnen die Kenntnisnahme dieses Berichtes und die Ablehnung aller Rückweisungsanträge zu empfehlen. Das will keineswegs heissen, dass dieser Bericht in der Kommission einfach so, ohne Kritik, zur Kenntnis genommen wurde. Im Gegenteil, die Kommission hat es sich keineswegs einfach gemacht. Wir haben neben den Vertretern des Departementes auch die Vertreter der SBB sehr energisch in die Zange genommen. Es liegt zudem ein ausführlicher Zusatzbericht vor, der von der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verlangt worden ist und der zusätzliche Antworten auf aufgeworfene Fragen bringt.

Der Tenor in der Kommission war denn auch unisono kritisch. Wer sich seinerzeit, im Dezember 1987 bei der Volksabstimmung über «Bahn 2000», für die Annahme eingesetzt hat – ich habe auch zu jenen gehört –, muss sich angesichts der heutigen Situation zweifellos ein bisschen düpiert vorkommen. Man hat damals ein Angebotskonzept präsentiert, mit dem sehr viele Versprechungen verknüpft waren. Heute stellen wir ernüchert fest, dass damals nicht nur die Kosten einzelner Objekte unterschätzt wurden. Auch die mehr oder weniger notwendige unternehmerisch-logistische Abwicklung dieses gewaltigen Projektes hat sich im nachhinein als unrealistisch erwiesen. Immerhin lassen sich konkrete, nicht beeinflussbare Faktoren benennen, welche zur heutigen Situation und damit zur Etappierung dieses Angebotskonzeptes «Bahn 2000» geführt haben.

Zum einen ist festzustellen, dass wir ein ausserordentlich starkes Verkehrswachstum hatten. Damit haben wir eine neue Kapazitätssituation vor uns, die natürlich heute als Basis für die Dimensionierung der jeweiligen einzelnen Bauprojekte entscheidend sein muss. Ich glaube daher, dass es richtig ist, dass die Umsetzung dieser «Bahn 2000» im Sinne einer rollenden Planung aufgrund der heutigen, zum Teil sehr stark veränderten Verkehrssituation vorgenommen wird. Wir müssen feststellen, dass das enorme Kostenwachstum, das heute für das ursprüngliche Projekt von «Bahn 2000» berechnet wird, auch eine Folge der inzwischen wirksam gewordenen Umweltschutzgesetzgebung ist. Diese Auswirkungen waren damals, bei der ursprünglichen Kostenberechnung, noch nicht vorhersehbar.

Kritik wird aber auch zu Recht dort laut, wo wir heute feststellen, dass mit der ersten Etappe ganz konkrete Vorgaben im Rahmen des Angebotskonzeptes nicht verwirklicht werden können. Es kann jedoch – da muss in jedem Fall eine klare Mehrheit der Kommission die Position des Bundesrates vollumfänglich unterstützen – nicht einfach negiert werden, dass der Bundesrat und die SBB zum Handeln gezwungen wurden; und dies schlägt sich hier in diesem Bericht zur ersten Etappe nieder. Allein die nackten Zahlen sind brutal: Das Parlament hat im Jahre 1986 für die Verwirklichung von «Bahn 2000» einen Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken beschlossen. Mit der Teuerung aufgerechnet ergibt dies heute einen

«Bahn 2000». Bericht

«Rail 2000». Rapport

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.03.1995 - 14:30
Date	
Data	
Seite	354-355
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 363

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.