

wir dies fordern, müssen wir auch den Preis dafür bezahlen. Jetzt müssen wir eben leider Gottes diesen Preis bezahlen. Ich betone noch einmal: Die PTT haben diese Diskussion vorausgesehen und darum im ersten Projekt auf den bestehenden Postcheckämtern aufgebaut. Wir wollten das nicht mehr!

Bundesrat Ogi: Was stelle ich jetzt fest: Des einen Freud', des anderen Unzufriedenheit, und das erst noch in der gleichen Partei!

Herr Piller hat es gesagt: Sie, die Sektion der GPK, hat von uns rasches Handeln verlangt, das heißt von den PTT. Et voilà le résultat: Wir haben Ihnen dieses Resultat nun unterbreitet. Wir hatten den Auftrag, rasch von 25 Verarbeitungszentren im Zahlungsverkehr auf sechs zu reduzieren. Das haben wir getan.

Herr Schiesser hat am 2. März 1992 eine Interpellation eingereicht. Die PTT haben ausgeführt. Ich möchte Ihnen empfehlen, den PTT etwas mehr zu glauben, etwas mehr Vertrauen zu schenken. Da möchte ich den Bundesrat noch einbeziehen; wir haben rasch gehandelt, aber ich würde bitten, die «Fichenangelegenheit» sollten wir noch hier in Bern erledigen, wenn Sie mir diesen Ausspruch gestatten.

Wir haben ausgeführt, gehandelt, und jetzt ist das Resultat da. Wenn nun Herr Büttiker kommt und sagt, dass sei eine Willkür, es sei eine Standortlotterie, dann muss ich ihm sagen: Das ist nicht der Fall, sondern kontrollierbare Kriterien wurden angewendet, und diese sprachen leider gegen den Kanton Solothurn. Das tut mir leid. Aber ich möchte Sie trotz allem bitten, diese Entscheide mit aller Objektivität zu beurteilen.

Die PTT hatten auch vom Verwaltungsrat den Auftrag, im Rahmen von Apoco das Nötige zu unternehmen. Der politische Druck wurde durch Sie ausgelöst. Die PTT und vor allem der Verwaltungsrat haben auch hier die ihnen gestellte Aufgabe erfüllt. Sie haben das ausgeführt, was Sie gewünscht haben – da war Herr Büttiker noch im Nationalrat.

Ich möchte Sie bitten, diesen Entscheid zu akzeptieren und die PTT weiterhin zu unterstützen. Sie haben keine «Willkürkurve» gezogen, sondern sie haben nach feiner Abwägung aller Vor- und Nachteile die Entscheide getroffen, die Sie von ihnen verlangt haben. Voilà, c'est le résultat!

92.3126

Motion Roth

Bahnverbindungen mit Frankreich zwischen Basel und Genf

Relations ferroviaires avec la France entre Bâle et Genève

Wortlaut der Motion vom 20. März 1992

Der Bundesrat wird ersucht, im Sinne von Artikel 7 Absatz 2 des Alpentransit-Beschlusses vom 4. Oktober 1991, dem Parlament bis Ende 1993 ein Gesamtkonzept über die Verbesserung der Bahnverbindungen mit Frankreich, nicht nur über die Anschlüsse in Basel und Genf, zu unterbreiten.

Dieses Konzept müsste einen Zeitplan und eine Kostenschätzung enthalten und auch die Fragen im Bereich des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs miteinbeziehen.

Texte de la motion du 20 mars 1992

Le Conseil fédéral est invité à présenter au Parlement jusqu'à la fin 1993 une conception d'ensemble sur l'amélioration des relations ferroviaires avec la France entre Bâle et Genève, selon l'article 7, 2e alinéa, de l'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991.

Cette conception devrait prévoir un calendrier, une estimation des coûts et également intégrer la problématique du trafic régional transfrontalier.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Bloetzer, Cavadini Jean, Cottier, Flückiger, Martin Jacques, Reymond (7)

M. Roth: Dans cette motion, j'ai demandé l'élaboration d'une conception d'ensemble sur l'amélioration des relations ferroviaires avec la France entre Bâle et Genève, fondée sur l'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin. Cette motion permet avant tout de demander au Conseil fédéral ses intentions précises sur le trafic international en direction de la France. Vous savez bien qu'il y a toute une série d'arguments en faveur du maintien de ces lignes, arguments que je vous livre ici.

Il y a tout d'abord un risque de démantèlement qui est naturellement très réel si on pense, par exemple, à la suppression du Simplon-Express Paris–Lausanne–Balkans, à la fermeture prochaine de la ligne Delle–Belfort, affaire dans laquelle on n'a pas beaucoup entendu les CFF, et à la volonté de transférer le trafic régional sur la route sur la ligne Neuchâtel–Pontarlier qui prélude aussi à d'autres suppressions. Enfin, il faut songer aussi à la précarité de la ligne Le Locle–Besançon, sans oublier les fermetures de lignes intervenues depuis la fin de la dernière guerre. Pour les colis, par exemple, les CFF viennent de proposer à la SNCF que le trafic des colis internationaux transite par deux points frontière uniquement, Bâle et Genève, au lieu des cinq qui existent actuellement et incluent Vallorbe, Pontarlier et Delle. A côté des grands axes de transit, il est indispensable de disposer aussi d'un maillage plus étroit de l'espace européen. Dans ce cadre, les lignes transfrontalières situées entre Genève et Bâle sont un complément idéal aux axes d'importance européenne et aux lignes à haute performance et ce, même si les lignes de l'Arc jurassien n'auront bien sûr jamais la même importance que les lignes de Genève et de Bâle. Supprimer les lignes existantes créerait un trou ferroviaire de 200 km à vol d'oiseau.

Ensuite, l'intégration des régions et les échanges internationaux vont augmenter certainement avec la mise en vigueur de l'Espace économique européen et l'adhésion éventuelle à la Communauté européenne. Dans ce cadre, il est important de disposer d'un maximum de points d'entrée et de bénéficier de liaisons de qualité permettant de décharger les axes principaux de plus en plus congestionnés. Le trafic international à courte et moyenne distance prend de l'importance. Un potentiel considérable existe avec les déplacements des frontaliers habitant en France et travaillant en Suisse. D'autre part, des échanges se développent avec le renforcement d'entités régionales transfrontalières.

Vous-même, Monsieur le Conseiller fédéral, vous avez récemment exprimé dans le *Nouveau Quotidien* du 25 mai, que j'ai d'ailleurs lu avec intérêt, votre souci de voir rééquilibrer les relations de la Suisse avec l'Italie et la France. Ce rééquilibrage passe aussi par l'encouragement des relations interrégionales transfrontalières pour lesquelles des voies de communication performantes sont indispensables. Rappelons que la Suisse possède 572 km de frontières avec la France, 734 km avec l'Italie, contre seulement 346 km avec l'Allemagne et 165 km avec l'Autriche. Le concept des nouvelles lignes transversales ferroviaires repose sur l'idée d'un développement en réseaux; c'est également le sens du concept RAIL 2000 et de la conception européenne des transports. L'amélioration des liaisons ferroviaires existantes est le garant d'un équilibre entre régions et devrait éviter des concentrations excessives. Par ailleurs, il est bien difficile de créer de nouvelles infrastructures, vous le savez bien. Les exemples de RAIL 2000 et des nouvelles transversales sont là pour le prouver. Dans ces conditions, on ne peut pas se permettre de sacrifier celles qui existent pour devoir les regretter dans quelques années, parce qu'actuellement ne rien faire revient à laisser mourir des axes et des moyens de transport à travers le Jura.

Je ne veux pas allonger sur ces arguments qui vous sont connus, mais j'aimerais relever en conclusion un aspect qui est très important à mes yeux dans cette question. Dans la perspective du vote du 27 septembre sur les transversales alpines, je crois qu'il est important pour toute la population de la chaîne jurassienne que vous vous exprimiez clairement, Monsieur le Conseiller fédéral, au nom du Conseil fédéral, sur la façon dont vous interprétez cette clause de l'article 7 du transit

alpin. On connaît votre engagement en général sur les dossiers que vous avez à traiter; on connaît aussi votre engagement particulier sur le TGV Mâcon–Genève. Les populations jurassiennes attendent de vous un engagement identique envers le TGV Rhin–Rhône, en espérant bien sûr que vous investissiez dans cette ligne internationale qui ne concerne pas seulement les Français mais dont nos régions jurassiennes attendent beaucoup. J'attends aussi votre réponse avec beaucoup d'intérêt.

Bundesrat Ogi: Wir beantragen Ihnen, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Wenn Sie gestatten, Frau Präsidentin, möchte ich das begründen, damit die Mitglieder des Rates genau wissen, wie sie stimmen sollen.

In seiner Stellungnahme zum französischen TGV-Leitplan hat sich der Bundesrat für die beiden Eingangstore Basel und Genf ausgesprochen. Sie, Herr Roth, kennen meinen Brief vom 17. Oktober 1989 an M. Michel Delebarre, Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer à Paris. Malheureusement, il a quitté le département et je dois toujours recommencer avec ce travail. Mais on va gagner!

Nur in Basel und Genf, Herr Roth, ist – und das ist ganz wichtig – genügend Verkehr vorhanden, um den Bau neuer Schnellverkehrslinien zu rechtfertigen. Wir dürfen heute nicht nur bauen, sondern wir müssen immer an den späteren Betrieb und an die Wirtschaftlichkeit einer Strecke denken. Neue Linien können nur dort und nur dann verantwortet werden, wenn sie das grösstmögliche Verkehrspotential erschliessen und uns ohne Umwege mit Frankreich verbinden. Just in time – dieses Motto ist heute in der Verkehrspolitik wichtig. Nur so gelingt es, möglichst viele Verkehrsströme auf einer Achse zu bündeln, und nur auf diese Weise kann eine genügende Rentabilität auch sichergestellt werden.

Dank «Bahn 2000» kann künftig von Basel aus die ganze Deutschschweiz und kann von Genf aus die Westschweiz optimal bedient werden. Die Verbindungen über Vallorbe, Pontarlier und – was für Sie wichtig ist – Delle erfüllen die Voraussetzungen für den Anschluss des TGV eben nicht ganz. Sie sind im übrigen nicht als Neubaustrecken im TGV-Leitplan der Franzosen aufgeführt und enthalten. Das Interesse der Schweiz liegt darin, möglichst rasch an dieses TGV-Netz angeschlossen zu werden. Dazu braucht es insbesondere die Neubaustrecken Mâcon–Genf, und es braucht den Entscheid der Franzosen, entweder für den TGV Est Paris–Strassburg oder für den TGV Rhin–Rhône, den Sie, der Kanton Jura, natürlich bevorzugen. Ich werde noch darauf zurückkommen.

Wir wären einfach nicht glaubwürdig, wenn wir gleichzeitig den Bau neuer, im TGV-Leitplan nicht enthaltener Linien im Jura fordern würden. Wir müssen unsere Kräfte auf die Eingangstore konzentrieren, die Aussicht auf Erfolg haben, und das sind Basel und Genf. Sonst haben wir am Ende gar nichts, rein gar nichts; das ist die Gefahr, die wir sehen müssen.

Das heisst nun aber nicht, Herr Roth, dass die Linien durch den Jura stillgelegt werden sollen. Es braucht neue Bedienungskonzepte, die den Regionen beidseits des Jura den grösstmöglichen Nutzen bringen. Die Ausarbeitung dieser Konzepte ist im Gang. Sie wissen es von der Sitzung, die wir mit der Regierung des Kantons und der Republik Jura durchgeführt haben. Dort haben wir uns ja bereit erklärt, Lösungen zu suchen.

Wir können deshalb den Vorschlag annehmen, aber in der Form eines Postulates.

Sie haben mir noch weitere Fragen gestellt. Ich möchte diese gerne beantworten. In Artikel 7 im Neat-Bundesbeschluss heisst es in Absatz 2: «Der Bund wirkt auf die Realisierung von besseren Verbindungen nach Frankreich zwischen Basel und Genf sowie nach Italien.»

Nun haben wir aufgrund unseres Gesprächs vom 26. Mai 1992 zur Kenntnis nehmen können, dass die Rettungsaktion, die von Ihrer Region – nicht vom Bund – für die Schnellzüge der Strecke Delle–Belfort eingeleitet wurde – wobei ich sagen muss, dass das französisches und nicht schweizerisches Hoheitsgebiet ist, aber wichtig für den Kanton Jura –, bis in den Herbst gesichert ist: Mittelfristig sind Aussichten für eine bessere Bedienung vorhanden, sobald die Franzosen endgültig

entschieden haben, ob sie dem TGV Est oder dem TGV Rhin–Rhône Priorität geben wollen. Herr Roth, auf diesen Entscheid warten wir seit Jahren. Genau wie Sie warten auch wir, weil wir uns dann entsprechend anpassen müssen. Ich werde am 7. Juli in Paris meinen neuen Verkehrsministerkollegen treffen. Dann werde ich einmal mehr all die Fragen, die wir am 26. Mai diskutiert haben, anbringen. Ich hoffe, dass er während einiger Zeit im Amt bleibt, so dass wir vielleicht den Entscheid, welche Anschlüsse Frankreich nun im TGV-Leitplan zu realisieren gedenkt, noch zusammen erleben können.

Wenn Sie mir also sagen, ich solle mich für andere Linien gleich stark einsetzen wie für Mâcon–Genf, dann habe ich kein schlechtes Gewissen. In diesem Brief vom 17. Oktober 1989 haben wir nicht nur von Mâcon–Genf gesprochen, sondern wir haben den Franzosen gegenüber auch die Bedeutung des Anschlusses Genf und die Bedeutung der Eingangspforte Basel klar zum Ausdruck gebracht.

Wir können hier nicht über die Köpfe der Franzosen hinweg entscheiden; das möchte ich dem Rat sagen, und deshalb plädiere ich für die Postulats- und nicht für die Motionsform. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass es in erster Linie vom Entscheid der Franzosen abhängt, was wir tun können. Solange die Franzosen nicht entscheiden, ist die Situation für uns auch sehr schwierig.

Aber ich kann Ihnen versichern, Herr Roth, dass wir alles tun werden. Und die Tatsache, dass ich Anfang Juli, so kurz nach unserem Gespräch, den französischen Verkehrsminister treffen kann, soll Ihnen auch zeigen, dass beim Bundesrat der gute Wille vorhanden ist. Aber entscheiden müssen in erster Linie die Franzosen. Dann werden wir uns anpassen können. Deshalb bitte ich Sie, diese Motion in ein Postulat umzuwandeln.

M. Roth: Permettez-moi une brève prise de position à la suite de la proposition du Conseil fédéral de transformer cette motion en postulat. Tout d'abord, je remercie M. Ogi, conseiller fédéral, de sa réponse complète et circonstanciée. Je relèverai que le développement des relations ferroviaires avec la France entre Bâle et Genève ne dépend pas que de la France, qui jouerait dans cette affaire le rôle de «Schwarzpeter», mais tout autant de l'engagement des régions transfrontalières et des pouvoirs publics que vous représentez. Quoi qu'il en soit, j'ai pris acte de votre réponse qui me laisse entrevoir que vous êtes prêt à vous engager notamment pour les lignes du Rhin–Rhône et pour donner suite surtout à l'article 7 de l'arrêté sur le transit alpin. C'est en comptant sur vous bien sûr que j'accepte de transformer cette motion en postulat, en escomptant bien que le postulat ne soit pas enfoui dans le prochain tirail, ce qui ne serait pas dans l'intérêt de la Confédération, ni d'ailleurs dans celui des régions concernées.

En conclusion donc, j'accepte de transformer cette motion en postulat.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Roth Bahnverbindungen mit Frankreich zwischen Basel und Genf

Motion Roth Relations ferroviaires avec la France entre Bâle et Genève

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3126
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	518-519
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 449