

81.071

**Botschaft in Jakarta. Kanzleigebäude
Ambassade à Jakarta
Construction d'une chancellerie**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 11. November 1981 (BBI 1982 I 53)
Message et projet d'arrêté du 11 novembre 1981 (FF 1982 I 57)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Herr **Renschler** unterbreitet namens der Kommission für auswärtige Angelegenheiten den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Kommission für auswärtige Angelegenheiten hat sich am 18. Februar 1982 mit der Botschaft über die Errichtung eines Kanzleigebäudes mit zwei Dienstwohnungen für die schweizerische diplomatische Vertretung in Jakarta befasst. Der Neubau drängt sich auf, weil das vor mehr als 21 Jahren für die Unterbringung der Botschaftskanzlei erworbene Wohnhaus den Bedürfnissen der schweizerischen Vertretung in Jakarta nicht mehr zu entsprechen vermag.

Die Kosten für den Neubau belaufen sich auf 4 907 000 Franken. Bringt man aber den zu erwartenden Erlös von 725 000 Franken aus dem Verkauf des Grundstückes mit dem alten Kanzleigebäude sowie die Rückvergütung von Zollabgaben von 470 000 Franken in Abzug, dann belaufen sich die effektiven Auslagen des Bundes auf 3 712 000 Franken. Das Grundstück, auf dem das neue Gebäude zu stehen kommt, wurde schon 1979 erworben.

Die Bautengruppe, die die Vorlage an einer separaten Sitzung behandelte, hat keine Einwände gegen dieses Bauvorhaben.

Die einstimmige Kommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten und dem Bundesbeschlussentwurf zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes
Dagegen

89 Stimmen
1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

80.349

Motion Affolter

Zugfunk – Transmission radio dans les trains

Wortlaut der Motion vom 12. März 1980

Der Bundesrat wird beauftragt, auf dem Netz der SBB den Zugfunk mit selektiver Gesprächsverbindung einzuführen. Die Koppelung mit einem internationalen Zugfunk muss möglich sein.

Texte de la motion du 12 mars 1980

Le Conseil fédéral est chargé de faire mettre en place dans les trains, sur le réseau des CFF, un dispositif de radio-téléphone doté d'appareils permettant à l'usager d'établir directement la communication désirée. Le dispositif devrait être conçu de manière à pouvoir être relié à un réseau international de radio-téléphone.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bircher, Braunschweig, Bundi, Christinat, Deneys, Euler, Ganz, Gerwig, Hubacher, Jaggi, Leuenberger, Loetscher, Meier Werner, Merz, Morel, Morf, Nauer, Neukomm, Reimann, Reiniger, Renschler, Robbiani, Vannay, Ziegler-Genf (25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Zugfunk – als Verbindung zwischen dem Fahrpersonal der Züge und den Stationen – ist ein Instrument zur Erhöhung und Verbesserung der Betriebssicherheit, Betriebsabwicklung und Wirtschaftlichkeit. Bei den SBB ist der Zugfunk erst auf der Nord-Süd-Achse Basel-Chiasso eingerichtet. Mangels selektiver Gesprächsverbindung und weil nur eine beschränkte Anzahl Triebfahrzeuge mit Funk ausgerüstet sind, ist dieser Zugfunk mit betrieblichen Unzuverlässigkeiten verbunden.

Verbesserung der Betriebssicherheit: Durch laufende Personaleinsparungen entlang der Strecke und auf den Zügen wird die Beobachtung der Züge immer geringer. Das sofortige Absetzen von Meldungen über gefährdende Unregelmässigkeiten auf der Strecke, an Fahrleitungen und begegnenden Zügen sowie am eigenen Zug – zum Beispiel Schienenbrüche, erloschene Signale, Fahrhindernisse, Heissläufer, offene Türen, verschobene Wagenladungen, schnelles Herbeirufen von Hilfe bei Unfällen – ist zur Erhaltung der Sicherheit nötig.

Verbesserung der Betriebsabwicklung: Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 sind die SBB-Anlagen und -Strecken noch stärker als heute, sogar teilweise völlig ausgelastet, weil noch nicht alle Engpässe des Schienennetzes behoben sein werden. Dies gilt besonders für die stark frequentierte Ost-West-Transversale. Die vielen kleinen Störungen des Soll-Fahrplans haben in diesem Fall eine verhältnismässig grosse Wirkung auf den Verkehrsfluss und Pünktlichkeit. Mit dem Zugfunk kann direkt mit dem Lokomotivführer Verbindung aufgenommen werden, schneller und besser disponiert, der Verkehr flüssiger gehalten und damit die Streckenkapazität vergrössert werden.

Rationalisierung: Mit guter Betriebsführung und hoher Sicherheit werden zwar wirtschaftliche Vorteile erreicht, doch sind diese Vorteile nicht genau bezifferbar. Immerhin wurde zum Beispiel für die Unterdrückung von täglich fünf ausserordentlichen Halten eine Ersparnis an Zugförderungskosten von jährlich 35 000 Franken errechnet.

Für den heute bereits stark durchrationalisierten Eisenbahnbetrieb ist der Zugfunk eine dringende Notwendigkeit.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Die Frage einer allgemeinen Einführung des selektiven Zugfunks gehört zum unternehmerischen Entscheidungsbe- reich der SBB. Diese verkennen keineswegs den Wert einer Dienstverbindung zu den Zügen und sind sehr an einer

Ausdehnung auf ihr ganzes Netz interessiert. Vorerst sind aber noch zahlreiche Fragen abzuklären. Nicht unerheblich ist ferner das Finanzierungsproblem. Ein modernes System bedingt ausserordentlich hohe Investitionen, denen keine entsprechenden quantifizierbaren Einsparungen gegenüberstehen.

Mit der Prüfung der mit dem Zugfunk zusammenhängenden Probleme haben die SBB eine multidisziplinäre Arbeitsgruppe beauftragt. Ihre Aufgabe ist sehr komplex. Sie wird unter anderem dadurch erschwert, dass Strecken mit unterschiedlichem Charakter vorliegen und eine Verständigung mit fahrenden Zügen auch über andere Medien (z. B. Fahrleitung oder Linienleiter) möglich ist. Die Arbeitsgruppe wird auch die bestehenden und die in Vorbereitung befindlichen Empfehlungen der Union Internationale des Chemins de Fer in ihre Untersuchungen einbeziehen müssen. Erst wenn alle betrieblichen und technischen Aspekte geklärt sind, kann über eine schrittweise Einführung des Zugfunks auf dem ganzen SBB-Netz entschieden werden. Da der freizügige Einsatz der Lokomotiven gewährleistet bleiben muss, kommt nur ein einheitliches, den Bedürfnissen aller Strecken gerecht werdendes System in Frage.

Für die vom Motionär verlangten Massnahmen sind somit alle notwendigen Schritte eingeleitet. Im übrigen sind die Voraussetzungen für eine Motion nicht erfüllt. Der Entscheid über die Einführung des Zugfunks ist nach Bundesrecht den SBB übertragen. Aufsichtsbehörde und Beschwerdeinstanz ist der Bundesrat, der abschliessend entscheidet.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Affolter: Mit meinem Vorstoss verlange ich die Einführung des Zugfunks auf dem Netz der SBB, und zwar als Verbindung zwischen dem Fahrpersonal der Züge und den Stationen, und als Instrument der Verbesserung der Betriebssicherheit, Betriebsabwicklung und Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrungen mit den bereits eingeführten Zugfunkeinrichtungen dieser Art auf der Vogelfluglinie und der Münchener-S-Bahn haben gezeigt, dass mit der zunehmenden Automation des Eisenbahnbetriebes (das gilt für die SBB in besonderer Masse) das Vorhandensein einer individuell zu steuernden Nachrichtenverbindung unbedingt notwendig ist. Die Forderung nach einem Zugfunk bei den SBB wurde am 18. Juli 1974 gestellt und aufgrund sehr guter Erfahrungen auf der Gotthard-Strecke wurde erneut am 29. Juni 1978 vorgestossen.

Seither ist kein solches System eingeführt oder beschlossen worden. Hingegen können wir feststellen, dass im Rekordtempo ein nationales Autotelefonnetz aufgebaut wurde, das die beschränkten Funksysteme der SBB zeitweise erheblich stört. Aus eigener Erfahrung kann ich Ihnen sagen, dass im provisorischen Rangierbahnhof Limmattal für zwei Rangierlokomotiven lediglich ein Funkkanal zur Verfügung gestanden hat und dass damit der Betrieb nicht nur erschwert, sondern auch die Betriebssicherheit tangiert worden ist.

Am 10. September 1979 erklärten die SBB gegenüber Personalvertretern, die nötigen Funkkanäle der SBB zur Einführung des Zugfunks seien von der PTT reserviert worden. Die technische Planung seitens der SBB sei abgeschlossen, es fehle nur noch am Geld, und das seien etwa 40 Millionen Franken. Entgegen diesen Erklärungen ist der Grundsatzentscheid für die zwei in Prüfung befindlichen Funksysteme bis heute noch immer nicht gefällt worden. Grund dafür ist die Prüfung des Baues des Linienleitersystems, das jetzt, weil viel zu teuer und technisch unerhört aufwendig, aufs Eis gelegt worden ist. Erst jetzt geht die vom Bundesrat erwähnte multidisziplinäre Arbeitsgruppe zur Entscheidungsfindung über und verspricht einen Bericht bis Ende 1982.

In zwei Monaten wird der Taktfahrplan eingeführt. Die Anlagen und Strecken sind damit zum Teil völlig ausgelastet.

Schon heute muss, um eine regelmässige Betriebsabwicklung zu ermöglichen, der Funk eingesetzt werden. So werden zum Beispiel die Güterzüge von Zürich-Altstetten mittels Funk durch den Engpass Oerlikon Richtung Ostschweiz geschleust und geleitet, um ausserordentliche Zughalte und Verspätungen zu verhüten.

Nebst der betrieblichen Notwendigkeit der beschriebenen Massnahmen können damit auch Einsparungen erzielt werden. Immerhin wird bei Unterdrückung von täglich fünf ausserordentlichen Zughalten eine Ersparnis an Zugförderungskosten von jährlich 35 000 Franken erzielt. Unser Eisenbahnbetrieb in der Schweiz ist teilweise total automatisiert und durchrationalisiert. Der Zugfunk ist daher eine absolute Notwendigkeit zur Erhaltung der Sicherheit. Hier muss ich feststellen, dass sich seit 1974 verschiedene Eisenbahnunfälle mit Toten, mit grossen Sachschäden und Umweltbelastungen ereigneten. Mit Sicherheit hätten einige dieser Vorkommnisse, zum Beispiel das Unglück von Vaux-Marcus vom 8./9. Dezember 1978, bei Vorhandensein einer Zugfunkeinrichtung verhindert werden können.

Der Bundesrat schreibt in seiner Antwort, die Einführung eines Zugfunks sei eine unternehmerische Entscheidung der SBB. Aus diesem Grunde sei die Motion abzulehnen. In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen beantragen, diese Motion mittels Postulat dem Bundesrat zu überweisen, dies aus folgenden Überlegungen: Alljährlich bei Beratung der Rechnung, aber vor allem auch bei der Beratung des Budgets, kürzen oder ergänzen wir das Budget in einer Form, mit der wir den SBB unsere Anliegen auftragen und sie in einer Richtung bestärken wollen, etwa ein Postulat zu verwirklichen.

Als Zweites sehe ich meinen Vorstoss betreffend Ergänzung des Zugfunks als eine Erweiterung des Leistungsauftrages an die SBB. Wir haben heute morgen darüber zum zweitenmal ausgedehnt diskutiert, und ich würde auch unter diesem Gesichtspunkt einen Grund mehr sehen, dass wir den SBB den Anstoss geben, endlich diesen notwendigen Entscheid zu fällen. Er ist ein Ausdruck für den Wunsch, zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Garantierung einer normalen Betriebsabwicklung der SBB beizutragen.

Ich bitte deshalb den Bundesrat, das Postulat in diesem Sinne zu übernehmen, und Sie bitte ich, diesem Vorschlag zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Als Vertreter des Bundesrates bin ich natürlich nicht befugt, über eine Entgegennahme eines Postulates zu befinden und die Stellungnahme des Bundesrates von mir aus dazu bekanntzugeben. Der Bundesrat hat die Entgegennahme einer Motion aus verschiedenen Gründen abgelehnt, insbesondere aber – Nationalrat Affolter hat das in Erinnerung gerufen –, weil die Motion verlangt, dass der Bundesrat diesen Zugfunk einführe. Das wäre aus Gründen der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung nicht möglich! Wenn Nationalrat Affolter sein Begehren so verstanden haben will, dass der Bundesrat ersucht werde, diese Fragen weiter zu prüfen, dann steht dem nichts entgegen, weil der Bundesrat bereits erklärt hat – Sie finden das in der schriftlichen Antwort –, dass die SBB sich mit diesen Fragen ohnehin beschäftigen und sie einer Lösung entgegenführen wollen. Es ist zu diesem Problem eine Arbeitsgruppe seit geraumer Zeit tätig. Der Postulatsform im Sinne einer Einladung, sich weiterhin dieser Fragen anzunehmen, steht nichts im Wege. Das würde dem entsprechen, was ja ohnehin schon auf diesem Gebiet gemacht wird.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Affolter Zugfunk

Motion Affolter Transmission radio dans les trains

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	80.349
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	241-242
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 307

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.