

benützen, weil die Verkehrsströme auf dem Abschnitt Olten–Zürich eine Stärke erreichen, die es rechtfertigt, den Zeitgewinn von rund 10 Minuten generell auszunützen. Damit können den Regionen Aarau–Olten und den am Jura-Südfuss gelegenen Städten rasche und attraktive Verbindungen mit Zürich und der Ostschweiz angeboten werden. Bei relativ geringen Verkehrszahlen zwischen Baden/Brugg und den Jurafuss-Städten in den Kantonen Solothurn, Bern und Waadt war es zu verantworten, die direkte Verbindung aufzugeben. Indessen sind auch in Zukunft täglich 32 Umsteigeverbindungen vorhanden, die im Durchschnitt allerdings eine Reisezeitverlängerung von 9 Minuten bedingen.

Was die direkten Verbindungen nach Bern anbelangt, so verkehren im heutigen Fahrplan zwischen Baden, Brugg einerseits und Bern andererseits rund 20 direkte Schnellzüge. Das Grundangebot des Taktfahrplans hingegen sieht vor, Baden und Brugg zweistündlich mit direkten Zügen von und nach Bern zu bedienen. In den übrigen Stunden wird die Verbindung mit Umsteigen in Olten hergestellt. Dieses Angebot entspricht ungefähr der Stärke der Verkehrsströme. Um den vom Kanton Aargau noch vor Beginn des Fahrplanverfahrens erhobenen Forderungen soweit als möglich zu entsprechen, sind im Fahrplangentwurf in jeder Richtung drei weitere direkte Schnellzüge aufgenommen worden. Diese Züge sollen vorerst versuchsweise für ein Jahr verkehren, um die Bedürfnisfrage abklären zu können. Damit werden im Taktfahrplan 26 Direktverbindungen und 10 Umsteigeverbindungen angeboten, was einer beträchtlichen Vermehrung gleichkommt.

2. Für Baden und Brugg sind sowohl Richtung Westschweiz via Bern als auch Richtung St. Gallen stündliche Verbindungen mit Umsteigen vorhanden. Mit den gegenwärtigen Kapazitäten ist es nicht möglich, sowohl via Brugg als auch via Lenzburg direkte Verbindungen Richtung Westschweiz und Richtung Ostschweiz zu bieten.

Zwischen Brugg, Baden und Zürich verkehren – ausgenommen in den späteren Abendstunden – zwei Schnellzüge pro Stunde, wobei die Intervalle unterschiedlich sind. Im Vergleich zu heute werden mehr Schnellzüge und gleich viel Regionalzüge geführt:

Was die Regionalzüge betrifft, ist die Forderung nach dem 30-Minutentakt mit dem vorgesehenen Angebot teilweise erfüllt. Zwei Regionalzüge verkehren:

- Montag bis Freitag in 10 Tagesstunden
- Samstag in 5 Tagesstunden
- Sonntag in 2 Tagesstunden in jeder Richtung.

Die Zürcher S-Bahn wird den integralen 30-Minutentakt der Regionalzüge zwischen Brugg und Zürich bringen. Heute sind dafür die Voraussetzungen noch nicht gegeben.

Was die Verkehrstage des Schnellzugspaares durch das Freiamt sowie den vollen Stundentakt zwischen Wohlen und Aarau anbelangt, so bilden diese Forderungen Gegenstand des Fahrplanverfahrens. Es ist lediglich klarzustellen, dass die gegenwärtig gebotene Schnellzugsverbindung nicht ins Tessin, sondern lediglich bis Arth-Goldau führt.

3. Auch das Begehren um Anhalt der Intercity-Züge in Zofingen ist im Rahmen des gesetzlichen Fahrplanverfahrens gestellt worden.

4. Mit Inkrafttreten des Fahrplans 1977/1979 wurde für die Nationalbahnstrecke Zofingen–Wettingen auf die Führung der ersten Wagenklasse verzichtet, weil die Reisendenzahlen zeigten, dass nur ein äusserst geringes Bedürfnis vorhanden ist. Im Taktfahrplan ist keine wesentliche Veränderung zu erwarten, da zwischen Aarau und Lenzburg sowie zwischen Lenzburg und Zürich stündlich verkehrende Schnellzüge zur Verfügung stehen. Der Verzicht auf die Führung der ersten Wagenklasse darf als echte Rationalisierungsmassnahme bezeichnet werden. Wagen mit Erstklassabteilen sind in Beschaffung und Unterhalt teurer. Oft kann auf Verstärkungswagen verzichtet werden, die sonst für die Zweitklasspassagiere mitgeführt werden müssten,

während gleichzeitig die Erstklassplätze nicht beansprucht werden.

Es werden im Taktfahrplan die gleichen Pendelkompositionen eingesetzt wie heute, da keine anderen zur Verfügung stehen. Eine Verbesserung steht insoweit in Aussicht, als die in diesen Kompositionen laufenden Steuerwagen voraussichtlich ab 1983 revidiert werden.

Die Beschränkung der Bedienungszeiten einzelner Stationen stellt eine Rationalisierungsmassnahme dar. Die Bundesbahnen sind angesichts ihrer finanziellen Lage und ebenso sehr auch wegen des Personalmangels zur Durchsetzung dieser Massnahme gezwungen.

5. Bei der Sanierung der Seetalbahn handelt es sich um eine langfristige Angelegenheit. Am dringlichsten erscheint die Beseitigung oder Entschärfung der zahlreichen niveaugleichen Übergänge. Erst mittel- bis langfristig kann an eine Geschwindigkeitserhöhung herangetreten werden. Entsprechende Projekte sind in Angriff genommen worden.

In bezug auf das Wagenmaterial ist zu sagen, dass heute Personenwagen in Leichtbauart eingesetzt werden, die vor rund 30 Jahren eigens für die Seetalbahn beschafft worden sind. Diese weisen offene Plattformen auf, was ihnen ein etwas altertümliches Aussehen verleiht. Der Ersatz durch neuere Wagen ist für 1983 vorgesehen.

Bezüglich der Fahrplangestaltung gelten im Taktfahrplan die gleichen Grundsätze wie auf vergleichbaren Linien des Netzes: stündlich verkehren Regionalzüge, wobei einzelne Lücken vorgesehen sind, die es ermöglichen, die Reinigung und die technische Wartung des eingesetzten Rollmaterials tagsüber vorzunehmen.

*Entscheid siehe unten – Décision voir ci-après*

81.553

## Interpellation Crevoisier

### Taktfahrplan – Horaire cadencé

*Wortlaut der Interpellation vom 1. Dezember 1981*

Ende Mai 1982 werden die SBB auf ihren ganzen Eisenbahnnetz den Taktfahrplan einführen. Jedermann ist sich der Bedeutung dieses Vorhabens bewusst, dessen Ziel es ist, das Angebot im Bahnverkehr wesentlich zu verbessern. Niemand zweifelt daran, dass die Verantwortlichen in der SBB-Direktion die Umstellung vom alten auf den neuen Fahrplan bis in die kleinsten Einzelheiten geprüft haben. Konkret wird aber alles von der Zusammenarbeit und der Einstellung des Dienstpersonals abhängen. Wir möchten deshalb wissen:

1. ob das Personal, vom dem das Gelingen dieses Vorhabens abhängt, genügend darüber informiert worden ist, was man von ihm erwartet;
2. wie und auf welcher Ebene diese Information stattgefunden hat;
3. ob man diesem Personal insbesondere erlaubt hat, mit Kollegen aus anderen Ländern Kontakt aufzunehmen, in denen ein solcher Taktfahrplan schon eingeführt worden ist;
4. ob die Direktion der SBB an den Stress gedacht hat, dem die Angestellten ausgesetzt sind, die von einem Tag auf den anderen mit einer gänzlich neuen Situation konfrontiert sein werden und dabei – wie immer – für die Sicherheit des Verkehrs sorgen müssen? Welche Massnahmen wurden getroffen, um diesen Personen während der Einführungszeit des Taktfahrplans die Aufgaben zu erleichtern und zu vereinfachen?

*Texte de l'interpellation du 1<sup>er</sup> décembre 1981*

A la fin du mois de mai 1982, les CFF vont introduire l'horaire cadencé sur tout leur réseau. Chacun est bien conscient de l'importance de cette opération dont le but est d'améliorer sensiblement l'offre des transports ferroviaires. Personne ne doute que le passage de l'ancien au nouvel horaire a été étudié dans les moindres détails par les responsables de la direction des CFF. Mais tout dépendra, dans le terrain, de la collaboration et de l'engagement du personnel de service. Nous voudrions donc savoir:

1. Si le personnel – dont dépend la réussite de l'entreprise – a été bien informé sur ce que l'on attend de lui en l'occurrence?
2. Comment et à quel niveau cette information a-t-elle été faite?
3. Si on a en particulier permis à ce personnel d'entrer en contact avec des collègues venant de pays où un tel horaire cadencé a déjà été introduit?
4. Si la direction des CFF a pensé au stress subi par tous les agents qui seront confrontés, d'un jour à l'autre, à une situation totalement nouvelle tout en devant assurer, comme toujours, la sécurité du trafic? Quelles sont en particulier les mesures prises pour alléger et faciliter les tâches de ces personnes, pendant la période de rodage de l'horaire cadencé?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Carobbio, Dafflon, Forel, Herczog, Magnin, Mascarin, Roy (7)

*Begründung*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Développement*

L'auteur renonce au développement et désire une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Rapport écrit du Conseil fédéral*

Conformément à la Conférence européenne sur les horaires, la Suisse participe aussi au changement d'horaire qui a lieu tous les deux ans et qui apporte généralement d'assez grandes modifications pour le trafic voyageurs par chemin de fer. Le 23 mai de cette année, les innovations ne porteront pas uniquement sur quelques trains, puisque le passage d'un horaire «pragmatique» à un horaire «systématique» constitue une véritable mutation. Durant la phase de rodage, celle-ci exigera du personnel une grande capacité d'adaptation et une attitude positive face aux nouveautés. Il convient malgré tout de relativiser quelque peu l'expression employée par l'interpellateur, qui parle de «situation totalement nouvelle». En effet, même après le 23 mai 1982, nos chemins de fer rouleront sur les mêmes voies, avec le même matériel roulant et avec les mêmes vitesses. Ils pourront, comme d'habitude, se fier aux installations de sécurité existantes, très performantes.

Lors de modifications soudaines de l'exploitation, résultant par exemple de tronçons bloqués par des catastrophes naturelles ou d'arrêts du travail dans les chemins de fer des pays voisins, notre personnel ferroviaire s'est toujours montré à la hauteur de sa tâche et a su adopter assez rapidement un horaire tout à fait nouveau.

On peut donc s'attendre à ce qu'il se familiarise facilement avec le nouveau système, après l'inévitable période d'apprentissage et de rodage. L'horaire cadencé se caractérise justement par le fait que les départs des trains ont toujours lieu à la même heure. Cette particularité, qui facilite la compréhension du trafic, influencera favorablement le déroulement de l'exploitation.

Les risques de l'horaire cadencé résident moins dans l'instruction et la capacité d'adaptation du personnel que dans certains incidents d'exploitation (report et cumul des retards des trains pour des raisons de trafic).

Nous pouvons répondre aux questions de la manière suivante:

1. Une attention particulière est vouée à l'information et à l'instruction de tout le personnel. Le flux des informations est programmé et réglé de manière qu'elles soient données au meilleur moment.

2. Les chefs de service et le personnel des trains sont instruits au moyen de cours spéciaux. Les chefs de gare transmettent leurs connaissances à leur collaborateurs.

3. Il n'est pas nécessaire d'autoriser les agents des CFF à entretenir des contacts avec des collègues étrangers. De tels contacts vont de soi et existent depuis toujours. Les échanges d'expériences peuvent également avoir lieu à l'intérieur de l'entreprise, étant donné que l'horaire cadencé est en vigueur depuis 1975 sur la ligne CFF Berne–Bienna et qu'il est appliqué depuis longtemps par de nombreux chemins de fer privés.

4. Les CFF se rendent bien compte que seule une planification optimale permettra de passer sans accroc de l'horaire actuel à l'horaire cadencé. Des mesures d'appoint sont nécessaires pour faciliter l'adaptation du personnel à la nouvelle situation. C'est ainsi, par exemple, que les points-clés de l'exploitation et des dépôts de locomotives seront mieux dotés en personnel, que le nombre des chantiers sera réduit de quatre cinquièmes par rapport à la situation normale et que les contrôles à distance seront multipliés.

*Entscheid siehe unten – Décision voir ci-après*

81.569

**Interpellation Carobbio****Autoreisezüge – Trains d'autos accompagnées  
Treni viaggiatori con trasporto delle auto***Wortlaut der Interpellation vom 8. Dezember 1981*

Die SBB haben im vergangenen Sommer mitgeteilt, die Autoreisezüge auf der Strecke Hamburg–Hannover–Chiasso und umgekehrt würden auf den kommenden Mai eingestellt. Der Entscheid soll auf die bei weitem nicht genügende Nachfrage zurückzuführen sein. Diese Begründung soll jedoch von den verschiedenen interessierten Kreisen bestritten werden.

Die Unterzeichner bitten den Bundesrat um Auskunft auf die folgenden Fragen:

a. Sind die Angaben über die Auskünfte und Abfahrten in den letzten fünf Jahren, ein leichter Rückgang 1978 angenommen, nicht Beweis dafür, dass an der Dienstleistung der SBB weiterhin ein Interesse besteht? Welches sind die effektiven Zahlen?

b. Welche Angaben über den Autoreisezugverkehr nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels können die zuständigen Dienststellen, insbesondere die SBB-Auskunftsbüros von Chiasso und die SBB-Reisebüros von Lugano und Locarno, liefern?

c. Lassen diese Angaben nicht darauf schliessen, dass nach wie vor eine Nachfrage nach der Beförderung des Autos mit dem Autoreisezug besteht, und stimmt es, dass im Sommer zahlreiche Anfragen von Reisebüros aus dem Tessin und aus Italien nicht berücksichtigt werden können?

d. Ist die vorgesehene Einstellung der Autoreisezüge nicht – mehr als die Folge mangelnder Nachfrage – ganz einfach die Folge eines einseitigen Beschlusses der Deutschen Bundesbahn, die jedoch ihrerseits den Autoreisezug nach und von Lörrach weiter verkehren lässt?

e. Glaubt der Bundesrat nicht, der Beschluss, den Autoreisezug aufzuheben, sollte – falls sich unsere Vermutungen, insbesondere unter den Buchstaben a, c und d bestätigen – im Interesse der SBB und ihrer Dienstleistungen sowie zur

## **Interpellation Crevoisier Taktfahrplan**

### **Interpellation Crevoisier Horaire cadencé**

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	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.553
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	563-564
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 382

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.