

Jahren IHG nicht erwartet, dass das Problem regionaler Disparitäten in ihrer heutigen komplexen Ausprägung gelöst sei. Diese Beurteilung gilt selbst dann, wenn man davon ausgeht, dass sich die Einkommensdisparitäten im engeren Sinne in zahlreichen Fällen vermindert und generell nicht verstärkt haben.

Aufgrund der veränderten Ausgangslage ist jedoch damit zu rechnen, dass die Fähigkeit des Berggebietes und der Randregionen, den Anschluss an die wirtschaftliche und technologische Entwicklung zu halten, in den kommenden Jahren weiterhin gefährdet sein könnte. Das NFP «Regionalprobleme» weist in diesem Zusammenhang insbesondere auf drei bedeutende Problemkreise hin:

1. Die Notwendigkeit einer verstärkten und möglichst integralen Koordination zwischen der Regionalpolitik im engeren Sinne und den wichtigsten regionalpolitisch relevanten Sektoralpolitiken, einschliesslich der damit verbundenen Investitions-, Submissions- und Einkaufspolitik des Bundes.

2. Die Möglichkeit, durch eine selektivere Anwendung des vorgesehenen Instrumentariums und gegebenenfalls die Schaffung neuer Instrumente intensiver auf die Bedürfnisse und Entwicklungspotentiale der unter sich sehr verschiedenartigen Regionen und Subregionen einzugehen.

3. Die Herausforderung der modernen technologischen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Telekommunikation und der Informatik, ist in ihren spezifischen Auswirkungen auf das Berggebiet und die Randregionen anzuerkennen, und es sind Massnahmen zu ergreifen, um einen möglichen Entwicklungsrückstand dieser Gebiete zu verhindern. Entsprechend seinem eigenen Auftrag hat der Bundesrat alles Interesse daran, das NFP «Regionalprobleme» gründlich auszuwerten und die nötigen Schlussfolgerungen für die Regionalpolitik zu ziehen. Er hat deshalb das BIGA beauftragt, auch nach Inkraftsetzen der Massnahmen zur Stärkung der mittel- und langfristigen Anpassungsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft die Arbeiten des NFP intensiv zu verfolgen und sofort mit der Auswertung der Schlussfolgerungen zu beginnen, sobald diese vorliegen.

Parallel dazu hat das EVD die Beratende Kommission für regionale Wirtschaftsförderung Anfang April 1985 eingeladen, ihrerseits die Ergebnisse des NFP zu prüfen und dem Bundesrat mitzuteilen, welche der vom NFP aufgezeigten Probleme sie als schwergewichtig erachtet und wo sie die Schwerpunkte der künftigen Regionalpolitik sieht. Die Darlegungen der Beratenden Kommission werden wichtige Anhaltspunkte für die künftige Arbeit bilden.

Eine Neuausrichtung der staatspolitischen Aufgabe Regionalpolitik kann nicht von heute auf morgen geschehen. Sie muss in Zusammenhang gestellt werden mit der wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Entwicklung in unserem föderalistischen Staat. Der Bundesrat ist bei der Analyse der bisherigen Regionalpolitik und der Ergebnisse der NFP jedoch zum Schluss gekommen, dass eine Verbesserung der Koordination zwischen Regionalpolitik und Sektoralpolitik im Sinne der Botschaft über Massnahmen zur Stärkung der mittel- und langfristigen Anpassungsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft vordringlich an die Hand genommen werden muss. Die Schaffung entsprechender Kompetenzen unter Mitwirkung des interdepartementalen Koordinationsausschusses gemäss Verordnung zum Investitionshilfegesetz soll noch in diesem Jahr eingeleitet werden. Diese als nötig anerkannte Koordination muss sich allerdings auch in die Gesamtpolitik einfügen und andere staatliche Ziele und Aufgaben, wie z. B. die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit, die Wirtschaftlichkeit staatlicher Handlungen, Umweltsachen usw. berücksichtigen.

Zudem wird zu prüfen sein, welche unmittelbaren Verbesserungen im Sinne einer selektiveren und flexibleren Praxis im Rahmen der Realisierung regionaler Entwicklungskonzepte der zweiten Generation möglich sind. Auch bei der bevorstehenden Revision des Hotel- und Kurortkreditgesetzes (HKG) von 1966 werden regionalpolitische Aspekte eine wichtige Rolle spielen.

Mittelfristig wird es darum gehen, die bestehenden gesetzlich-

chen Instrumente der Regionalpolitik, die teilweise erst kürzlich und schon im Lichte der ersten Ergebnisse des NFP «Regionalprobleme» revidiert worden sind, gegebenenfalls weiter in Richtung vermehrter Anreize zur Schaffung von Arbeitsplätzen in den Berggebieten auszubauen.

Schliesslich ist unbestritten, dass die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig beeinflussen. Der Bundesrat wird die Entwicklung auf diesen Gebieten aufmerksam auch auf ihre regionalen Auswirkungen hin verfolgen.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

85.596

### Interpellation Schüle Bahnverkehr in der Region Schaffhausen Trafic ferroviaire dans la région de Schaffhouse

*Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1985*

In der Region Schaffhausen sorgt man sich um die Zukunft des Bahnverkehrs, weil vorab der internationale Grenzbahnhof Schaffhausen dringend saniert und ausgebaut werden sollte.

Als Problemkreise erweisen sich

- der wenig erbauliche Zustand der Bahnhofanlagen in Schaffhausen, die alles andere als kundenfreundlich sind und betriebliche Unzulänglichkeiten vorab in Form ungenügender Perronlängen und einer unzumutbaren Infrastruktur für das Bahnpersonal aufweisen;
- die anhaltende Unsicherheit in der städtebaulichen Gesamtplanung des Bahnhofareals;
- die noch offenen Fragen der Koordination mit der Deutschen Bundesbahn, speziell zur Fahrzeitverkürzung auf der internationalen Linie Zürich–Stuttgart;
- die Verbesserung des SBB-Leistungsangebotes in Neuchâtel am Rheinfluss;
- und schliesslich die unverständliche Absicht der Generaldirektion SBB, den erst vor kurzer Zeit abgeschafften Umwegzuschlag für die Strecke Schaffhausen–Winterthur–Zürich wieder einzuführen.

Andererseits hat man mit Interesse davon Kenntnis genommen, dass das Projekt «Bahn 2000» erhebliche Verbesserungen – so einen künftigen Halbstundentakt auf der Strecke Schaffhausen–(Winterthur)–Zürich – bringen soll.

Ich frage daher den Bundesrat an:

1. Sind die SBB bereit, die sowohl für die Kundschaft wie für das Bahnpersonal unbefriedigende Situation im Bahnhof Schaffhausen mit gezielten baulichen und betrieblichen Sofortmassnahmen zu verbessern?
2. Lässt sich der längerfristige Ausbau der Bahnhofanlagen in Schaffhausen innerhalb des Konzeptes «Bahn 2000» so forcieren, dass das Projekt Bahnhof Schaffhausen in den nächsten Kurzfristplan der SBB aufgenommen werden kann? Bis wann lässt sich die auf der Westseite des Bahnhofs Schaffhausen fehlende Fussgängerunterführung voraussichtlich realisieren?
3. Mit welchen baulichen, betrieblichen und vor allem verkehrsmässigen Verbesserungen kann die Region Schaffhausen im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» insgesamt rechnen und in welchem voraussichtlichen Zeitablauf?
4. Sind die SBB bereit, ihre Projektierungsarbeiten so zu beschleunigen und mit den Schaffhauser Behörden zu koordinieren, dass eine städtebauliche Gesamtplanung des Bahnhofareals in den nächsten Jahren realisiert werden kann? Bis wann werden die SBB in der Lage sein, einen

definitiven Entscheid zu fällen über die zu erstellenden zusätzlichen Geleiseanlagen?

5. Sind die SBB bereit, von der unverständlichen Wiedereinführung eines Umwegzuschlages für die Strecke Schaffhausen–Winterthur–Zürich abzusehen beziehungsweise auf einen allenfalls bereits gefassten Beschluss zurückzukommen?

*Texte de l'interpellation du 3 octobre 1985*

Dans la région de Schaffhouse, on se préoccupe de l'avenir que connaîtra le trafic ferroviaire, étant donné surtout que la gare internationale frontrière de la ville devrait être modernisée et aménagée d'urgence.

Font problèmes les points suivants:

– L'état peu engageant des installations de la gare de Schaffhouse qui sont tout sauf attrayantes pour le voyageur et qui présentent de graves lacunes sur le plan de l'exploitation, avant tout sous la forme de quais d'embarquement/débarquement trop courts et d'une infrastructure dont on ne peut décemment demander au personnel qu'il s'en accommode;

– L'incertitude prolongée en ce qui concerne la planification d'ensemble de la zone de la gare, considérée sous l'angle de l'urbanisme;

– Les questions toujours en suspens de la coordination avec les chemins de fer fédéraux d'Allemagne, tout particulièrement pour ce qui a trait à la diminution de la durée du trajet sur la ligne internationale Zurich–Stuttgart;

– L'amélioration de l'offre de prestations des CFF à Neuhausen sur les chutes du Rhin;

– et enfin le dessein incompréhensible de la Direction générale des CFF de réintroduire, sur la ligne Schaffhouse–Winterthur–Zürich, le supplément pour changement de parcours, supprimé depuis peu de temps seulement.

Par ailleurs, les Schaffhousois ont pris connaissance avec intérêt du plan «Rail 2000», qui doit apporter des améliorations sensibles – ainsi p. ex., sur le parcours Schaffhouse–(Winterthur)–Zürich l'horaire cadencé avec un train toutes les demi-heures.

Compte tenu de ce qui précède, je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Les CFF sont-ils prêts, en faisant appel à des mesures spécifiques urgentes dans le domaine des constructions et de l'exploitation, à améliorer la situation insatisfaisante en gare de Schaffhouse, tant pour les voyageurs que pour le personnel d'exploitation?

2. Dans le cadre du plan «Rail 2000», est-il possible d'accélérer l'adaptation à moyen terme des installations de la gare de Schaffhouse, de telle sorte que le projet y relatif puisse être incorporé dans le prochain plan à court terme des CFF? Pour quand le passage souterrain destiné aux piétons – qui fait défaut à l'extrémité ouest de la gare – pourra-t-il probablement être réalisé?

3. Quelles sont, sur le plan des constructions, de l'exploitation et du trafic surtout, les améliorations auxquelles la région de Schaffhouse peut dans l'ensemble s'attendre, en liaison avec le plan «Rail 2000», et dans quel laps de temps prévisible?

4. Les CFF sont-ils disposés à accélérer l'élaboration de leurs projets et à les coordonner avec les autorités de Schaffhouse, de manière à permettre à la ville de réaliser, ces prochaines années, un plan général de la zone de la gare? Quand les CFF seront-ils en mesure de prendre une décision définitive sur les installations supplémentaires de quais et de voies à faire poser?

5. Les CFF sont-ils prêts à renoncer à réintroduire, de manière injustifiable, le supplément pour changement de parcours pour le tronçon de ligne Schaffhouse–Winterthur–Zürich, voire à revenir, le cas échéant, sur une décision déjà prise?

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 12. Februar 1986

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 février 1986*

1. Zur Behebung der genannten Mängel im Bahnhof Schaffhausen planen die SBB einen Ausbau der Verkaufsanlagen sowie die Erstellung von Rampen zu den Unterführungen. Ein definitives Programm liegt aber noch nicht vor.

2. Die SBB sind sich bewusst, dass in Schaffhausen längerfristig eine wirtschaftliche Betriebsführung nur mit einer Perronverlängerung sichergestellt werden kann. Der Baubeginn kann jedoch erst dann bestimmt werden, wenn die internationalen Studien zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Zürich und Stuttgart vorliegen und die Bauvorhaben der PTT konkretisiert sind. Das Konzept «Bahn 2000» sieht keine anderen Anlageerweiterungen vor.

3. Die Region Schaffhausen kann im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» die folgenden Leistungsverbesserungen erwarten:

Zusätzlich zu den stündlich verkehrenden Schnellzügen Schaffhausen–Zürich über Bülach wird eine neue Schnellzuglinie Schaffhausen–Winterthur–Flughafen–Zürich geschaffen. Dadurch entsteht in der Relation Schaffhausen–Zürich im Schnellzugsbereich praktisch ein Halbstundentakt. Diese Fahrplanverdichtung verbessert gleichzeitig die Voraussetzungen für gute Anschlüsse an die Züge der Strecke Schaffhausen–Stein am Rhein und weiter.

Die neue Schnellzugsverbindung über Winterthur–Flughafen wird jedoch erst möglich, wenn die Neubaustrecke zwischen Winterthur und dem Flughafenbahnhof erstellt ist, was voraussichtlich in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre der Fall sein dürfte.

4. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten sind die SBB durchaus zu einer Koordination mit den Städtischen Behörden im Sinne einer Gesamtplanung bereit. So werden unter anderem im Zusammenhang mit einer ebenerdigen Park-and-ride-Anlage die städtebaulich günstigsten Voraussetzungen für künftige Bauvorhaben geprüft.

5. Die über Eglisau lautenden Fahrausweise werden seit November 1985 wieder ohne Nachzahlung für die Fahrt über Andelfingen anerkannt.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

85.928

**Interpellation Riesen-Freiburg  
Bahnhof Freiburg. Stellenabbau**

**Interpellation Riesen-Fribourg  
Gare de Fribourg. Suppression d'emplois**

*Wortlaut der Interpellation vom 2. Dezember 1985*

Wir bitten den Bundesrat um Auskunft auf folgende Fragen:

1. Ist dem Kanton Freiburg mit der Aufhebung von 20 Arbeitsplätzen im Bahnhof Freiburg nicht bereits ein ausreichender Tribut an die Reorganisation gewisser Dienstleistungszweige der SBB abgefordert worden?

2. Könnte man beim Abbau von Arbeitsplätzen im Zuge von Reorganisationsmassnahmen nicht auf mehr Ausgewogenheit achten?

3. Warum vernachlässigen die SBB die realen und interessanten Personalrekrutierungsmöglichkeiten in der Region Freiburg?

4. Die Reorganisationspolitik der SBB scheint in immer raschere Fahrt zu kommen. Wäre es nicht besser, wieder zu einer etwas bedachtsameren Gangart zurückzukehren?

5. Sollten die Zusicherungen, die der Bundesrat in der Antwort auf meine Interpellation vom 7. Oktober 1982 gegeben hat, nicht eingehalten werden?

## **Interpellation Schüle Bahnverkehr in der Region Schaffhausen**

## **Interpellation Schüle Trafic ferroviaire dans la région de Schaffhouse**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.596
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	992-993
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 460

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.