

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?

Texte de l'interpellation du 2 décembre 1985

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

1. La vingtaine de postes de travail déjà supprimés en gare de Fribourg ne forment-ils pas encore un tribut suffisant payé par le canton en faveur de la réorganisation de certains services des CFF?
2. Ne serait-il pas possible de répartir plus équitablement la disparition locale des places de travail consécutive aux mesures de réorganisation?
3. Pourquoi les CFF négligent-ils les possibilités, réelles et intéressantes, de recrutement offertes par la région fribourgeoise?
4. La politique de réorganisation des CFF semble s'emballer. Ne vaudrait-il pas mieux en revenir à plus de pondération?
5. Les assurances données dans la réponse à mon interpellation du 7 octobre 1982 ne devraient-elles pas être respectées?

Mitunterzeichner – Cosignataire: M. Clivaz (1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Après la fermeture du service de triage des marchandises de la gare de Fribourg, j'avais, le 7 octobre 1982, interpellé le Conseil fédéral à propos d'autres mesures de «rationalisation» pendantes, défavorables au personnel des CFF de la région. Etait alors en cause la réorganisation des services d'entretien de la voie, susceptible d'entraîner la disparition des postes d'un ingénieur, d'un technicien, de deux chefs de district, de conducteurs de travaux et d'ouvriers spécialisés. Depuis lors, ces emplois ont effectivement disparu. Pourtant, la région fribourgeoise offre toujours un très bon potentiel de recrutement aux CFF, qui se privent de cette possibilité en transférant, hors de la région, de trop nombreux postes de travail. Ainsi, on favorise encore la surpopulation des grandes agglomérations centrales.

Maintenant, de nouveaux projets de réorganisation sont à l'étude. Ils impliquent, pour Fribourg, une nouvelle cure d'amaigrissement forcée et dangereuse. Cette fois, 12 postes de travail sont menacés par un projet de réorganisation des services de sécurité et d'enclenchement basés à Fribourg et dont le déplacement vers Berne et Lausanne est envisagé. Il n'en résulterait d'ailleurs aucune diminution de l'effectif global des CFF.

Pourtant, dans sa réponse à mon interpellation, le Conseil fédéral soulignait, avec satisfaction semblait-il, que: «les secteurs des enclenchements ainsi que des lignes de contact attribués à Fribourg ne sont pas touchés par les mesures de réorganisation». Moins de trois ans plus tard, cette assurance donnée par le Conseil fédéral est remise en cause par la frénésie réorganisatrice dont souffre la Direction générale des CFF.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Februar 1986**Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 février 1986*

1. En revoyant et en aménageant de manière optimale l'organisation de leurs services, les CFF se conforment au mandat permanent qui leur a été octroyé par le Parlement et le Conseil fédéral. Ils sont en effet tenus de gérer leur entreprise de manière aussi rationnelle et rentable que possible. L'organisation du service des travaux est aussi englobée dans une étude, qui porte notamment sur:

- les installations de sécurité,
- les lignes de contact,
- les installations de télécommunications et à basse tension,
- les ponts.

La restructuration a déjà commencé. Elle concerne tout d'abord l'attribution des installations fixes du réseau (lignes et installations des gares) à quinze régions. A l'intérieur de celles-ci, les services spécialisés seront répartis entre les divers districts.

2. A Fribourg comme dans tous les autres cantons, l'organisation du service et l'effectif du personnel doivent être établis en fonction des nécessités. Les besoins de personnel

du service des travaux se polarisent sur les centres fortement mis à contribution du point de vue de l'exploitation. Malheureusement, pour des raisons de rationalisation ou d'adaptation au volume du trafic, des emplois doivent souvent être supprimés précisément dans les régions qui offriraient un bon potentiel de recrutement. Il n'est toutefois absolument pas question de favoriser l'une ou l'autre région; on essaie plutôt d'instaurer un équilibre entre les diverses contrées. Les mesures affectant le personnel sont prises dans le cadre de la législation sur les fonctionnaires, de manière à éviter les cas de rigueur.

3. Jusqu'à présent, le secteur des enclenchements de Fribourg s'est occupé de la ligne Thörishaus–Fribourg–Puidoux–Chexbres–Chexbres. Le futur plan de l'organisation prévoit la constitution de régions pour tout le domaine des installations fixes. Etant donné les limites envisagées pour les régions, le tronçon Vauderens–Puidoux–Chexbres sera attribué, pour les enclenchements, au secteur de Lausanne. Vu le transfert de cinq stations, on peut se demander si l'ampleur du tronçon restant, à savoir Thörishaus–Fribourg–Siviriez, justifie encore le maintien du secteur des enclenchements de Fribourg comme service autonome. On n'a pas encore pris de décision à ce sujet.

4. La situation actuelle ne remet pas en question notre réponse à l'interpellation du 7 octobre 1982. Toutes deux se rapportaient uniquement aux mesures de réorganisation du service de la voie – en discussion à l'époque – à l'exclusion des autres services extérieurs des divisions des travaux.

5. En relation avec le message que nous avons approuvé le 16 décembre 1985; il y a lieu de se référer en l'occurrence au projet de «Rail 2000». Ce dernier prévoit un tracé complètement nouveau entre Vauderens et Villars-sur-Glâne. Si ce tronçon est réalisé, la planification et l'exécution des travaux, de même que l'entretien ultérieur, exerceront une certaine influence sur le nombre des emplois dans le canton de Fribourg.

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

86.325

Interpellation Oester SBB-Angebot Zürich–Chur Trafic CFF Zurich–Coire

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1986

Ist der Bundesrat angesichts der bevorstehenden Eröffnung der durchgehenden Nationalstrasse N 3 Zürich–Chur bereit, bei den SBB dahin zu wirken, dass das Zugsangebot auf dieser Strecke durch

- Einführung von IC-Zügen Basel–Zürich–Chur;
- stündliche Bedienung der Zentren am linken Zürichseeufer (Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen) mit Schnellzügen von und zur Zürcher Vollspinne merklich verbessert wird?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1986

Compte tenu de la prochaine ouverture de la route nationale N 3 de Zurich à Coire, le Conseil fédéral est-il prêt à influencer sur les CFF pour qu'ils améliorent notablement l'offre de trains entre ces deux villes, notamment par:

- l'introduction de trains intercités Bâle–Zürich–Coire;
- une desserte horaire des localités sises sur la rive gauche du lac de Zurich (Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen) au moyen de trains directs de et vers Zurich?

Interpellation Riesen-Freiburg Bahnhof Freiburg. Stellenabbau

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

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	85.928
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	993-994
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 461

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.