

rendum zum Konzept «Bahn 2000» zustande gekommen und möglicherweise legt der Bundesrat den Abstimmungs-termin auf den 6. Dezember 1987 fest.

Zur sachgerechten Orientierung von Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern über diese Abstimmungsvorlage scheint mir die Ergänzung der ausgezeichneten Informationen über den zukünftigen Personenverkehr durch entsprechende Angaben über den zukünftigen Güterverkehr dringend notwendig.

Ich ersuche den Bundesrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Bundesrat die in der Einleitung geschilderte Beurteilung der Situation?

2. Sind der Bundesrat oder allenfalls die zuständigen Instanzen des öffentlichen Verkehrs in der Lage, die Information der Öffentlichkeit durch entsprechende Konzepte für den Güterverkehr zu ergänzen?

3. Wie gedenkt der Bundesrat dieses Informationsbedürfnis zu decken?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1987

L'information donnée jusqu'à présent sur la «conception RAIL 2000» ne renseigne pas sur la réglementation future du trafic des marchandises, ce qui est une lacune à mon avis. Par ailleurs, la demande de référendum concernant la conception susmentionnée ayant abouti, il est possible que le Conseil fédéral fixe au 6 décembre 1987 la date de la votation sur cet objet.

Afin d'instruire convenablement les citoyens sur cette question, il me semble qu'il est urgent de compléter l'excellente documentation concernant le futur trafic des personnes, par des explications équivalentes sur la forme que prendra à l'avenir le trafic des marchandises.

Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Considère-t-il que l'analyse de la situation faite dans l'introduction est exacte?

2. Le gouvernement ou, le cas échéant, les autorités ayant la charge d'organiser les transports publics sont-ils en mesure de renseigner la population en lui présentant des projets de réorganisation du trafic des marchandises?

3. Comment entend-il satisfaire ce besoin d'information?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Basler, Blocher, Bonny, Bühler-Tschappina, Bundi, Candaux, Cincera, Dubois, Eng, Eppenberger-Nesslau, Fischer-Hägglingen, Flubacher, Giger, Hess, Kohler, Kühne, Künzi, Landolt, Loretan, Lüchinger, Massy, Mühlemann, Müller-Wiliberg, Nef, Oester, Perey, Petitpierre, Pfund, Rutishauser, Rüttimann, Schwarz, Seiler, Spälti, Spoerry, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Wanner, Wyss (41)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 27. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 novembre 1987

1. Mit «Bahn 2000» soll in der Schweiz bis zum Jahr 2000 ein gut ausgebautes, leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz zur Verfügung stehen. Im Personenverkehr wird mit Bahn und Bus 2000 ein bis in die Regionen hinaus fein abgestimmtes Angebot mit guter räumlicher und zeitlicher Präsenz erarbeitet. «Bahn 2000» wird aber auch den Gütertransport auf der Schiene stärken, neue Angebotsstrukturen ermöglichen und die dafür erforderlichen Kapazitäten schaffen. Die im Konzept geplanten Ausbauten und Ergänzungen des Schienennetzes sind deshalb einesteils auf den Reiseverkehr ausgerichtet, indem auf einzelnen Strecken bestimmte Fahrzeiten für schlanke Anschlüsse in den Umsteigebahnhöfen erreicht oder neue Kapazitäten geschaffen werden müssen. In den Unterlagen zum Konzept wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass «Bahn 2000» mit dem geplanten Ausbau des Schienennet-

zes auch die Bedürfnisse des künftigen Güterverkehrs, insbesondere im Schienentransitverkehr, berücksichtigt.

Bezüglich Information stehen Ziele und Massnahmen für einen attraktiveren Reiseverkehr im Vordergrund, da die Öffentlichkeit sich in erster Linie für diesen Bereich von «Bahn 2000» interessiert.

2. Die Anforderungen des Güterverkehrs im Konzept «Bahn 2000» stützen sich auf Angebotsstrategien, die in den letzten Jahren entwickelt wurden. Solche Konzepte liegen für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr (Cargo Rail und Cargo Domizil) sowie für den Grosscontainer- und Hukpackverkehr (Cargo Combi) vor. Zur Zeit werden neue Überlegungen über die Produktgestaltung im Jahr 2000 angestellt. Ausgehend von der Analyse der europäischen Güterverkehrsentwicklung werden Angebotsstrategien «Güterverkehr 2000» erarbeitet. Die zuständigen Instanzen werden die Öffentlichkeit über diese Strategien und ihre Zusammenhänge mit dem Konzept «Bahn 2000» orientieren.

3. Der Bundesrat wird in seinen Abstimmungserläuterungen zum Konzept «Bahn 2000» darauf hinweisen, dass dieses auch für den künftigen Güterverkehr von grosser Bedeutung ist.

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

87.533

Interpellation Ammann-St. Gallen SBB-Personalabbau und Regionalpolitik

Interpellation Ammann-St-Gall CFF. Réductions de personnel et politique régionale

Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1987

Trotz der verkehrspolitischen Morgenröte, die sich mit der Verabschiedung des Konzepts «Bahn 2000» und der jüngsten Tarifmassnahmen durch die eigenössischen Räte abzeichnet, stehen die SBB mit ihren Finanzen weiterhin stark unter Druck. Der neue Leistungsauftrag verpflichtet sie zum Rechnungsausgleich und zwingt die Unternehmensleitung, das Letzte aus dem vorhandenen Personal und den oft veralteten Anlagen herauszuholen. Das hat verstärkte Rationalisierungsanstrengungen und damit stets auch Dienstleistungs- und Personalabbau zur Folge. Wirtschaftlich benachteiligte und periphere Regionen – u. a. auch im Kanton St. Gallen – leiden ganz besonders unter solch fragwürdigen Massnahmen. Ich frage deshalb den Bundesrat:

1. Kann er die von mir in der Begründung angeführten Zahlen im wesentlichen bestätigen, wonach das Ausmass des Personalabbaus der SBB in den drei wirtschaftlich bedrohten bzw. IHG-Regionen Rorschach, Toggenburg und Sarganserland mit rund 25 Prozent innerhalb von zehn Jahren weit über dem gesamtschweizerischen Mittel von etwa 10 Prozent liegt?

2. Wie lauten die entsprechenden Zahlen in den drei vergleichbaren Regionen des Kantons Jura, des Kantons Neuenburg und des Berner Juras?

3. Wie beurteilt er die in den vergangenen zehn Jahren durch die SBB praktizierte Sparpolitik (zahlreiche Stationsumwandlungen sowie Zentralisierung im Cargo Domizil, Cargo Rail, Rangier-, Bahndienst und Zugpersonaleinsatz) im Sinne seiner Weisungen vom 26. November 1986 «über die regionalpolitische Koordination der Bundestätigkeit»?

4. Wie will er sicherstellen, dass die Grundsätze dieser Weisungen künftig auch in die unternehmerischen Entscheide der SBB einfließen?

5. Ist er bereit, im Gange befindliche Rationalisierungsvorhaben, die sich auf die Entwicklung solcher Regionen besonders nachteilig auswirken, wie z. B. die Streichung weiterer Zupersonalstellen (5 in Rorschach, 10 in Sargans) oder die auf 1. Januar 1988 geplante Aufhebung des Cargo Domizil-Regionalzentrums in Walenstadt, durch die Zentralstelle für regionale Wirtschaftsförderung bzw. den Koordinationsausschuss des Bundes für Regionalpolitik (beim Biga) begutachten zu lassen?

6. Wie beurteilt er schliesslich die Möglichkeit, das bereits stark dezimierte Kontingent an Bundesstellen in den wirtschaftlich bedrohten Ostschweizer Regionen wiederum zu erweitern?

Texte de l'interpellation du 19 juin 1987

Malgré les grands projets de politique des transports, dont RAIL 2000, et les dernières mesures tarifaires décidées par les Chambres, les CFF continuent à éprouver des difficultés budgétaires. Leur nouveau mandat les engage à atteindre l'équilibre budgétaire et charge la direction de l'entreprise de tirer le maximum des effectifs actuels et des installations souvent vétustes. Ces exigences donnent lieu à des efforts renouvelés de rationalisation et de réduction de services et d'effectifs. Les régions économiquement désavantagées et périphériques – entre autres le canton de Saint-Gall – souffrent particulièrement de ces mesures discutables. D'où les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Peut-il confirmer pour l'essentiel les chiffres cités dans le développement et selon lesquels les réductions de personnel des CFF dans trois régions économiquement menacées et bénéficiant à ce titre d'aide à l'investissement (Rorschach, Toggenbourg et Sarganserland) atteindront 25 pour cent au cours des dix prochaines années, soit beaucoup plus que la moyenne nationale de 10 pour cent?

2. Quels sont les chiffres correspondants dans les trois régions comparables du canton du Jura, de celui de Neuchâtel, et du Jura bernois?

3. Que pense-t-il de la politique d'économie pratiquée par les CFF depuis une décennie (reclassement de gares, centralisation du Cargo domicile, Cargo rail/gare de triage, entretien des voies, attribution de personnel de bord) conformément à ses instructions du 26 novembre 1986 sur la coordination régionale de l'activité de la Confédération?

4. Comment compte-t-il assurer la prise en considération de ces instructions dans les décisions prises par la direction de l'entreprise?

5. Est-il prêt à faire examiner par le service de développement économique régional ou par la commission de coordination de la politique régionale de l'OFIAMI les opérations de rationalisation en cours qui ont des effets particulièrement négatifs sur le développement de telles régions, telle la suppression de nouveaux postes de personnel ferroviaire (5 à Rorschach, 10 à Sargans) et la suppression du centre régional de Cargo domicile de Walenstadt prévue pour le 1er janvier 1988?

6. Juge-t-il possible de renforcer le contingent des emplois de la Confédération, déjà fort réduit, dans les régions économiquement menacées de Suisse orientale?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlín, Bircher, Bratschi, Braunschweig, Brélas, Bundi, Clivaz, Eppenberger Susi, Fankhauser, Friedli, Giger, Gloor, Hubacher, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Morf, Müller-Bachs, Neukomm, Rechsteiner, Reimann, Robbiani, Ruckstuhl, Ruffy, Stamm Walter, Wagner, Weber-Arbon, Zwíngli (30)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Mit immer schärferen Rationalisierungsmassnahmen und dem damit verbundenen Dienstleistungs- und Personalabbau geraten die Bundesbahnen zunehmend in Konflikt mit übergeordneten Zielsetzungen des Bundes auf dem Gebiete der Raumplanung, der Siedlungspolitik und vor allem der regionalen Wirtschaftsförderung. Das Fehlen jeglicher Koordination zwischen dem Bund und den SBB ist mir völlig

unverständlich und bestens geeignet, die Förderungsmassnahmen gemäss Investitionshilfegesetz (IHG) und des BB über Finanzierungshilfen zugunsten wirtschaftlich bedrohter Regionen wirkungslos verpuffen zu lassen. Wie Studien des Nationalen Forschungsprogrammes «Regionalprobleme» bestätigen, zeitigt fast jede Aufgabe des Bundes in irgendwelcher Form räumliche Auswirkungen. Diese sind, wie das BIGA/ZRW in «Die Region» 1/87 ausführt, «für die regionalpolitischen Ziele vielfach weit bedeutsamer als die Effekte der eigentlichen regionalpolitischen Massnahmen».

Offenbar war man sich dieser Wirkungen in der Vergangenheit nicht bewusst. Kurzichtiges Sparen war Trumpf. Dass aber der Personalabbau der SBB in den drei Regionen

- 1) Rorschach (bedrohte Region)
- 2) Toggenburg (bedrohte und IHG-Region)
- 3) Sarganserland-Walensee (IHG-Region)

in den vergangenen zehn Jahren weitaus krasser ausgefallen ist als im gesamtschweizerischen Mittel, hat selbst mich überrascht und bestürzt. Meine etwas summarischen Recherchen ergaben folgende Zahlen:

Dienstorte	Personalbestand zirka		
	1977	1987	+/-
¹ Bahnhof Rorschach**	171	140	-31
² Bütschwil-Wattwil*	35	26,5	- 8,5
³ Bahnhof Sargans**	97	60	-37
* Stationspersonal			
Total	303	226,5	-76,5
** Stations- und Zupersonal	(100%)	74,75%	(-25,25%)
Total SBB (1975–1985)	41 000	37 000	-4000 (-9,75%)

Die Diskrepanz im Handeln des Bundes als Förderer bedrohter Regionen und als Verantwortlicher für den Personalabbau der SBB ist unhaltbar und kann nicht mehr länger hingenommen werden. Die vom Bundesrat am 26. November 1986 erlassenen «Weisungen über die regionalpolitische Koordination der Bundestätigkeit» sind deshalb sehr zu begrüssen. Entscheidend aber ist wohl deren baldige Umsetzung in die Tat. Es ist höchste Zeit, im Sinne einer kohärenten Politik nicht nur die allgemeine Bundesverwaltung und die eidgenössischen Anstalten, sondern auch die SBB auf das Ziel zu verpflichten, bei der Erfüllung ihrer Aufgaben «die wirtschaftlich benachteiligten und peripheren Gebiete unseres Landes zu fördern und zu stärken».

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 novembre 1987

Ausgehend vom Leistungsauftrag an die Schweizerischen Bundesbahnen sind im wesentlichen die folgenden Massnahmen eingeführt worden:

- Neues Fahrausweiskonzept
- Generelle Anwendung des Gruppenprinzips anstelle des Richtungsprinzips im Cargo-Rail-Verkehr
- Ablösung der damaligen Stückgutvermittlung durch den Cargo-Domizil-Verkehr
- Umwandlung von besetzten in nicht besetzte Stationen. Diese Massnahmen haben sich auch auf den Personalbedarf im allgemeinen sowie auf die Bestände in den einzelnen Bahnhöfen ausgewirkt.

Die konkret gestellten Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. In den drei wirtschaftlich bedrohten Regionen Rorschach, Toggenburg und Sarganserland haben die SBB seit 1977 in Rorschach 20 Stellen, in Sargans 33 Stellen und im Toggenburg 5 Stellen abgebaut.

Zieht man in Betracht, dass allein durch die Modernisierung und Zentralisierung der Stellwerke 32 Stellen eingespart werden konnten, so reduziert sich die Zahl der in den

erwähnten Regionen abgebauten Stellen von 58 auf 26. Damit liegen die ordentlichen Einsparungen ungefähr im Landesdurchschnitt.

2. In den Regionen der Kantone Jura, Neuchâtel und Freiburg sowie im Berner Jura liegen die Zahlen im Rahmen des schweizerischen Mittelwertes, d. h. ungefähr bei 10 Prozent.

3. Die in den vergangenen zehn Jahren durch die SBB praktizierte Sparpolitik in Form von Stationsumwandlungen, Zentralisierung im Cargo Domizil und Cargo Rail, Rangier-, Bahndienst und Zugspersonaleinsatz wurde bisher nur unter dem Gesichtspunkt der «Weisungen über die Berücksichtigung der Kantone bei der Schaffung oder Verlegung von Arbeitsplätzen des Bundes» vom 25. Februar 1981 oder der «Weisungen über die regionalpolitische Koordination der Bundestätigkeit» vom 26. November 1986 betrachtet.

Es ist jedoch vorgesehen, diese Probleme und auch die in Punkt 4 und 5 vom Interpellanten angesprochenen Fragestellungen in nächster Zeit zwischen den SBB, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit zu erörtern.

4. Diese Frage berührt im Kern das schon lange bestehende Dilemma in bezug auf Artikel 3 des SBB-Gesetzes. Darin verpflichtet Absatz 1 die SBB, auf volks- und damit auf regionalpolitische Interessen Rücksicht zu nehmen, während Absatz 2 des gleichen Artikels eine betriebswirtschaftlich orientierte Unternehmungsführung fordert.

Der von den Eidgenössischen Räten verabschiedete Leistungsauftrag 1987 konkretisiert diese zweifache Zielsetzung. Er trennt die SBB in einen markt- und einen gemeinwirtschaftlichen Bereich.

Für den erstgenannten Bereich überträgt er den SBB ausdrücklich die volle unternehmerische Freiheit. Dort hat eine vom Bund unbeeinflusste, vorwiegend betriebswirtschaftlich orientierte Handlungsweise absolut Vorrang. Das betrifft insbesondere den Güterverkehr.

Aber auch im gemeinwirtschaftlichen Bereich sind die SBB gehalten, ihre Leistungen wirtschaftlich zu erbringen. Zudem ist es meistens nicht möglich, Rationalisierungsmassnahmen eindeutig einem bestimmten Leistungsbe- reich zuzuordnen.

5. Diese Frage ist bereits unter Punkt 3 beantwortet.

6. Der Bundesrat kann keine verbindlichen Zusicherungen für neue Bundesstellen in den wirtschaftlich bedrohten Ostschweizer Regionen abgeben.

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

87.552

Interpellation Müller-Meilen

Autoreisezüge Deutschland-Italien

Transport de voitures accompagnées entre l'Allemagne et l'Italie

Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1987

Nach den Unwetterkatastrophen in diesem Sommer und der teilweise anhaltenden Behinderung des Strassenverkehrs auf der Gotthardstrasse stellt sich die Frage, ob nicht innert nützlicher Frist als Ueberbrückungs- und langfristige Massnahme die Bahn vermehrt in den Dienst des Autotransports gestellt werden könnte.

1. Welche Möglichkeiten bestehen, um den Autotransport auf einer «rollenden Strasse» durch den Gotthard wieder aufzunehmen und bis zu welchem Zeitpunkt wäre dies möglich?

2. Könnten nicht Autoreisezüge Deutschland-Italien in beiden Richtungen durch den Gotthard und durch den Lötschberg-Simplon geführt werden?

3. Welchen Stand hat die Planung einer Verbesserung des Autoverlads am Lötschberg-Simplon unter Entlastung des Kandertales erreicht?

4. Welche Möglichkeiten zu einer vermehrten Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene sind gegeben?

Texte de l'interpellation du 22 septembre 1987

Après les catastrophes dues aux intempéries qui se sont produites cet été et compte tenu des entraves au trafic routier qui subsistent au Saint-Gothard, on peut se demander s'il ne faudrait pas confier de plus en plus au chemin de fer le transport de voitures, en tant que mesure aussi bien transitoire qu'à long terme.

1. Quelles possibilités existe-t-il de rétablir le transport de voitures à travers le Saint-Gothard sur une chaussée roulante et jusqu'à quand pourrait-on le faire?

2. Ne pourrait-on pas envisager le transport de voitures accompagnées entre l'Allemagne et l'Italie, dans les deux sens, à travers le Saint-Gothard et le Lötschberg-Simplon?

3. A quel stade en est la planification visant à améliorer le transport de voitures sur la ligne du Lötschberg-Simplon en allégeant le trafic dans la vallée de la Kander?

4. Quelles sont les possibilités de faire passer toujours davantage de la route au rail le transport de marchandises?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Aus Umweltschutz-, aber auch aus verkehrspolitischen Gründen wird es immer wichtiger, die Möglichkeiten zur Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs auf die Schiene abzuklären und rasch an die Hand zu nehmen. Die Verkehrsverlagerung nach der Unwetterkatastrophe im Urner Land auf die Bernardin-Route, die für diesen Andrang nicht geschaffen wurde, hat dies einmal mehr gezeigt. Da sich eine Sanierung des Bernardin-Tunnels nicht mehr allzu lange hinausschieben lassen dürfte, wird die vollständige Ausnützung des Schienenwegs umso dringender. Es gilt kurz- und langfristig die Möglichkeiten zu kennen, um die richtigen Entscheide rechtzeitig treffen zu können.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 25. November 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 25 novembre 1987

1. Die SBB prüfen zur Zeit die Möglichkeiten und die Kosten des Personenwagentransportes durch den Gotthard. Abgeklärt wird u. a. die verfügbare Verladekapazität pro Stunde auf der Strecke Göschenen-Airolo und auf einer längeren Strecke, welche auch die Ueberbrückung der Zufahrtsrampen zum Gotthard ermöglicht. Die Frage, wann allenfalls eine «rollende Strasse» für Personenwagen betriebsbereit ist, kann heute noch nicht beantwortet werden.

2. Autoreisezüge zwischen Nordeuropa und Italien verkehren über die Gotthard- sowie über die Lötschberg- und die Simplonlinie. Verlade- und Entlademöglichkeiten für den Verkehr zwischen der Schweiz und Nordeuropa gibt es in Biasca und in Brig. Im Sommer 1988 bieten die SBB neu einen Autoreisezug zwischen Zürich und Neapel an. Im Vergleich zu früher werden heute weniger Autoreisezüge angeboten, da mit dem Ausbau des transalpinen Strassenetzes die Nachfrage nach Auto-Verlademöglichkeiten zurückgegangen ist.

3. Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) hat in einer Leitbildstudie vom August 1987 organisatorische und bauliche Massnahmen für einen leistungsfähigeren Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein dargelegt. Kurzfristig kann die Kapazität von heute 400 auf 450 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung erhöht werden. Ein erster Ausbauschritt ermöglicht innert vier Jahren eine Leistungssteigerung von 450 auf 500 Fahrzeuge sowie bessere Verlademöglichkeiten für grosse Reisecars und ein dichteres Zugangebot. Eine weitere Leistungssteigerung auf 700 oder mehr Fahrzeuge pro Stunde und Richtung wird im Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein wegen der zu grossen Immissionen im Kandertal als verfehlt erachtet. Die BLS hat deshalb den Auftrag erhalten, zur Entlastung des Kan-

Interpellation Ammann-St. Gallen SBB-Personalabbau und Regionalpolitik

Interpellation Ammann-St-Gall CFF. Réductions de personnel et politique régionale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.533
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1884-1886
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 025

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.