

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-

dertales und als mögliche Ersatzlösung für die von den eidgenössischen Räten gestrichene N 6 durch den Rawil einen hochwertigen Autoverlad zwischen der N 8 im Raume Spiez und der N 9 im Wallis unter Einbezug der Strasse Gampel–Goppenstein zu prüfen. Für den Autotransport durch den Simplon wird ein Ausbauprojekt der Verladeanlagen in Iselle bearbeitet. Das weitere Vorgehen wird dann in Kenntnis des Investitionsaufwandes und der mutmasslichen Verkehrsentwicklung festgelegt.

4. Im alpenquerenden Gütertransit weist der Huckepackverkehr ein hohes Transportpotential auf. Erste Massnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebotes wurden eingeleitet. Seit Oktober 1987 bieten die SBB eine zusätzliche schnelle Tagesverbindung Basel–Lugano und umgekehrt an, wobei Lastwagen, welche die schweizerische Gewichtslimite von 28 t nicht überschreiten, zu einem günstigeren Tarif transportiert werden. Mit dieser neuen Verbindung sowie durch Ausnützung von Reserven und den Einsatz von neuem Rollmaterial sind die SBB in der Lage, bis Ende Mai 1988 35 000 zusätzliche Verladeplätze im bemannten Huckepackverkehr («rollende Autobahn») anzubieten. Das Angebot erhöht sich damit um 88 Prozent auf 74 500 Verladeplätze im Jahr.

Im unbemannten Huckepackverkehr können die SBB ihr Transportangebot innert Jahresfrist schrittweise um 20 Prozent ausweiten. Nach Ablieferung von neuem Rollmaterial und durch den Einsatz von Wagen anderer Huckepackgesellschaften wird es dann möglich sein, pro Jahr rund 70 000 Sattelaufleger oder Wechselbehälter zu transportieren; 1986 wurden 58 400 Transporteinheiten befördert. Im Zeitraum von 2 bis 3 Jahren werden die SBB bei entsprechender Entwicklung der Nachfrage die Kapazität auf ein Transportvolumen von rund 100 000 Sattelauflegern oder Wechselbehältern pro Jahr ausbauen.

Ab Beginn 1988 dürfte es möglich sein, Lastwagen mit 10 cm grösseren Eckhöhen durch den Gotthard zu transportieren. Die zulässigen Lastwagenmasse werden somit im bemannten Huckepackverkehr von heute 3,70 auf 3,80 m und im unbemannten Verkehr bei Verwendung von Taschenwagen von 3,80 auf 3,90 m erhöht. Die Zahl der im Huckepack transportierbaren Lastwagen wird sich damit mindestens verdoppeln.

Für den Ausbau der Huckepackterminals im Norden (Rielsinggen) und im Süden (Busto Arsizio) liegen konkrete Pläne vor. Für den Bau eines Huckepackterminals in Chiasso wird ein Projekt ausgearbeitet.

Für den mittelfristigen Weiterausbau des Huckepackverkehrs am Gotthard haben die SBB eine Streckenkapazität für insgesamt 40 Huckepackzüge pro Tag vorgesehen. Heute verkehren 23 Züge.

Die SBB haben vom Bundesrat den Auftreag erhalten, über diese Aktionen hinaus die mittel- und langfristigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Huckepackverkehr weiter zu verfolgen.

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

87.569

## Interpellation Zwingli

### Zugsverspätungen auf der Strecke St. Gallen–Sargans Liaison ferroviaire St-Gall–Sargans. Retard des trains

*Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1987*

Ist der Bundesrat bereit, den seit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1987 häufigen Zugsverspätungen auf der Strecke

St. Gallen– St. Margrethen–Buchs–Sargans durch bauliche Massnahmen unverzüglich und wirkungsvoll den Kampf anzusagen?

*Texte de l'interpellation du 30 septembre 1987*

Depuis le changement d'horaire du 31 mai 1987, les trains circulant sur la ligne St-Gall–St-Margrethen–Buchs–Sargans ont souvent du retard. Le Conseil fédéral est-il prêt à y remédier immédiatement et de façon efficace en ordonnant l'exécution des travaux nécessaires?

*Mitunterzeichner–Cosignataires:* Aliesch, Ammann-St. Gallen, Bürer-Walenstadt, Eppenberger-Nesslau, Giger, Kühne, Nef, Oehler, Ruckstuhl (9)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Seit dem Fahrplanwechsel ist das Zugsangebot auf allen Abschnitten der Strecke St. Gallen–Sargans erfreulich erweitert worden. Die Bevölkerung musste dieses Mehrangebot mit häufigen und lästigen Zugsverspätungen erkaufen.

Anfänglich wurde den Bahnkunden versichert, dass diese Verspätungen nach einer Einführungszeit wieder verschwinden werden. Diese Hoffnung ging bisher nicht in Erfüllung. Bei der heutigen Zugsdichte führt die kleinste Störung zu einer ganzen Kette von Verspätungen. Daran vermag offenbar auch der vorbildlichste Einsatz des zuständigen Bahnpersonals nichts zu ändern. Ich bin darüber informiert, dass die konkreten Ursachen von Verspätungen laufend erfasst werden. Offenbar erfordert die Vermeidung dieser Verspätungen konkrete bauliche Massnahmen. In der heutigen Situation sind die SBB in dieser Region auf dem besten Weg, ihren guten Ruf für Pünktlichkeit zu verlieren.

Auf der Strecke Mörschwil–Goldach sind die Kunstbauten für die zweite Spur seit Jahrzehnten vorhanden. Pikanterweise hängt auch der Fahrdracht für die zweite Spur seit meiner Bubenzeit an den Masten. Umso unverständlicher ist mir, dass auf dieser schon seit langem vorbereiteten Doppelspurstrecke noch immer die Schienen fehlen. Auch im Rheintal erfordert offenbar die wirksame Bekämpfung der häufigen Verspätungen die Erstellung weiterer Doppelspurstrecken und den Ausbau der Bahnhofanlagen St. Margrethen und Heerbrugg. Es ist notwendig, diesen Ausbau unverzüglich an die Hand zu nehmen, um den guten Ruf unserer Bahnen und ihres Personals für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wieder herzustellen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. November 1987*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 novembre 1987*

In der Vernehmlassung zum Fahrplan 1987/89 meldete der Kanton St. Gallen zahlreiche Begehren an, welche eine quantitative und qualitative Verbesserung des Zugsangebotes auf der Strecke St. Gallen–Rorschach–Buchs–Sargans zum Ziele hatten. So wurden sowohl stündliche Schnellzüge zwischen St. Gallen und Chur als auch die Beschleunigung und durchgehende Führung der Regionalzüge von St. Gallen bis Sargans gefordert.

Dem Wunsch nach stündlichen Schnellzügen konnte mit Rücksicht auf die ungenügende Streckenkapazität mit langen Stationsabständen auf den einspurigen Strecken nur in beschränktem Ausmass entsprochen werden.

Im Regionalzugsbereich galt es, dem Begehren des Kantons St. Gallen um die durchgehende Führung der Regionalzüge nachzukommen, gleichzeitig aber auch in Sargans und in St. Gallen gute Verbindungen zu den Schnellzügen in Richtung Zürich zu vermitteln. Die Erfüllung des Begehrens war daher nur mit einer Beschleunigung der Regionalzüge von bis zu 7 Minuten möglich.

Die Erfahrungen mit dem neuen Konzept haben gezeigt, dass die verkürzten Fahr- und Aufenthaltszeiten nur unter günstigsten Voraussetzungen eingehalten werden können. Schon kleine Verzögerungen durch Ueberschreiten der Aufenthaltszeiten führen zu Folgeverspätungen der Kreuzungs- und Anschlusszüge, die über die eigentliche Rheintalstrecke hinausreichen.

## **Interpellation Müller-Meilen Autoreisezüge Deutschland-Italien**

### **Interpellation Müller-Meilen Transport de voitures accompagnées entre l'Allemagne et l'Italie**

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	87.552
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1886-1887
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 026

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.