

*Texte de l'interpellation du 19 septembre 1989*

L'intention des CFF de desservir certaines lignes régionales par des bus et de supprimer le personnel dans certains points d'arrêt a suscité une grande inquiétude dans la population. Il est expressément demandé dans les postulats de la Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats et de M. Ammann que des projets soient élaborés et qu'aucune mesure hâtive ne soit prise.

Aussi, nous demandons au Conseil fédéral de bien vouloir renoncer à desservir des lignes régionales par des bus et à supprimer le personnel dans certains points d'arrêt jusqu'à ce que les rapports demandés dans les postulats soient soumis aux Chambres fédérales.

Le Conseil fédéral est-il disposé par ailleurs à suspendre l'introduction de trains sans contrôleurs jusqu'à ce que les dits rapports aient été traités?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bär, Brélaz, Fierz, Hafner Rudolf, Meier-Glatfelden, Rebeaud, Schmid, Thür (8)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 8. November 1989

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 novembre 1989*

Der Bundesrat ist mit der Interpellantin der Meinung, dass die Rationalisierungsmassnahmen der SBB auf Konzepte abgestützt sein sollten. Diese schaffen Klarheit über die künftige Politik der SBB in diesem politisch sensiblen Bereich. Sie sorgen aber auch für ein besseres Verständnis bei jenen, die von diesen unabdingbaren Massnahmen betroffen sind. Die Konzepte sollen zudem sicherstellen, dass die SBB die Rationalisierungsmassnahmen bei gleichen Verhältnissen überall gleich anwenden. Die SBB gehen denn auch entsprechend vor, indem sie bereits vorliegende Konzepte ergänzen, überarbeiten oder erweitern.

Im Sinne einer flankierenden Massnahme sind die SBB angewiesen worden, mit den betroffenen Behörden eine angemessene, offene Informationspolitik zu betreiben.

Der Bundesrat erachtet dementsprechend die von den SBB in Aussicht genommenen Massnahmen nicht als «überstürzt». Sie beruhen teilweise auf früheren Untersuchungen, wobei die damalige finanzielle Lage ihre Durchsetzung nicht mit der gleichen Dringlichkeit forderte, wie dies heute der Fall ist.

Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit, dass die SBB jetzt Leistungen rationalisieren. Das Warten auf die erforderlichen überarbeiteten und erweiterten Konzepte ist geeignet, entsprechende Massnahmen auf die lange Bank zu schieben. Das ist mit Blick auf die finanzielle Lage der SBB nicht mehr opportun.

1a. Die Bewilligung zur Aenderung der Betriebsweise liegt in der Kompetenz des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED). Einzig Streckenstilllegungen sind vom Parlament zu genehmigen. Solche stehen zurzeit nicht zur Diskussion.

Die SBB haben bereits zusammen mit dem verantwortlichen Bundesamt für Verkehr grundsätzliche Richtlinien zur Umsetzung von Optimierungsmassnahmen im Regionalverkehr erarbeitet. Diese gehen vom «qualitativen Besitzstand» aus. Das heisst, dass die betroffenen Regionen mit Bussen mindestens ebenso gut bedient werden sollen wie zuvor mit Regionalzügen.

Solange sich die SBB an diese Grundsätze halten, sieht der Bundesrat keine Veranlassung, auf solche Optimierungsprojekte zu verzichten. Er wird die SBB aber beauftragen, die konzeptionellen Arbeiten zu vertiefen. Gestützt darauf und in Kenntnis der Erfahrungen mit bereits verbesserten Angeboten haben sie weitere Betriebsoptimierungen zu verwirklichen.

1b. Die Aufhebung der personellen Besetzung von Stationen ist nach Transportgesetz (Art. 7 SR 742.40) ausschliesslich Sache der Bahnunternehmen. Im Beschwerdefall entscheidet das EVED endgültig. Es besteht somit keine rechtliche Handhabung für den Bundesrat, die Aufhebung von Stationsbesetzungen

zu verhindern. Er wird die SBB jedoch beauftragen, auch hier die konzeptionellen Arbeiten unverzüglich weiterzuführen. Dabei sollen sie insbesondere zusammen mit den PTT und allenfalls mit Privaten Kooperationsmodelle prüfen, aber auch die Möglichkeiten abklären, anstelle von besetzten Bahnhöfen eigentliche Dienstleistungszentren zu schaffen.

2. Der Einsatz von Zugbegleitern ist Sache der SBB. Diese haben bereits im Jahr 1985 ein entsprechendes Konzept verabschiedet. Der Bundesrat will nicht in diesen Verantwortungsbereich der SBB eingreifen.

Diese werden allerdings die Zweckmässigkeit des gleichzeitigen Verzichts kundendienstlicher Betreuung in Zügen und in einzelnen Stationen überprüfen.

**Le président:** L'interpellatrice n'est que partiellement satisfaite de la réponse du Conseil fédéral.

89.641

**Interpellation Hildbrand****«Cargo 2000» im Oberwallis****CARGO 2000 dans le Haut-Valais***Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1989*

Mit «Cargo 2000» umschreiben die SBB ihre neueste Vorwärtsstrategie im Güterverkehr.

Betrachtet man den provisorischen Netzplan der künftigen Linienzüge im Güterverkehr, so fällt auf, dass das Oberwallis gewissermassen nur über die Strasse an «Cargo 2000» angebunden ist. Die SBB-Planer begnügen sich offenbar mit einem Terminal in Siders und verunmöglichen im Oberwallis einen wünschenswerten Umstieg von der Strasse auf die Schiene.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat höflich, folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Oberwallis hat sich das «Cargo Domizil» gut eingespielt und bestens bewährt.

Oder ist der Bundesrat etwa anderer Meinung? Oder werden mit dem «Cargo Domizil» etwa zuwenig Güter transportiert im Oberwallis?

2. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass aus Umweltschutz-Gründen (weniger Treibstoffverbrauch; weniger Belastung von Strassen, die im Wallis ohnehin schon sehr stark beansprucht sind usw.) der Gütertransport auf der Schiene noch mehr gefördert werden sollte? Besteht ein entsprechendes Werbekonzept für den Kanton Wallis, speziell für das Oberwallis?

Wären die SBB bereit, hiefür mit den kantonalen und Gemeinde-Behörden sowie mit den entsprechenden Gewerbe- und Fachverbänden entsprechende Werbeaktionen durchzuführen?

3. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass mit dem «Cargo Domizil» und «Cargo 2000» im Oberwallis doch noch mehr Arbeitsplätze geschaffen werden können?

Wie ist diesbezüglich die Zusammenarbeit SBB/kantonale Verwaltungswirtschaft/Wirtschaftsverbände ausgestaltet?

4. Stimmt es tatsächlich, dass mit «Cargo 2000» der Kanton Wallis lediglich mit einem Terminal in Siders versorgt werden soll? Wie sieht das Detail-Konzept für «Cargo 2000» im Kanton Wallis überhaupt aus? In welchen Etappen soll alles realisiert werden? Besteht ein Terminplan, und wie sieht dieser aus? Kostenpunkt?

*Texte de l'interpellation du 3 octobre 1989*

Avec CARGO 2000, les CFF lancent une nouvelle offensive dans le domaine du transport de marchandises.

La grille de dessertes provisoire qui a été établie pour les futurs trains à relations fixes montre que le Haut-Valais n'est en fait relié au système CARGO 2000 que par la route. Les planifica-

teurs des CFF se contentent, à l'évidence, du terminal qui se trouve à Sierre et ne font absolument rien pour rendre possible le passage, pourtant nécessaire, de la route au rail.

Aussi, je demande poliment au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Le Conseil fédéral est-il d'avis que «Cargo Domicile» a fait ses preuves dans le Haut-Valais et que ce service fonctionne tout à fait bien? Si non, pense-t-il que «Cargo Domicile» n'achemine pas assez de marchandises dans le Haut-Valais?
2. Le Conseil fédéral ne partage-t-il pas l'avis selon lequel on devrait encourager le transport de marchandises par rail pour des raisons de protection de l'environnement (diminution de la consommation de carburant, réduction du trafic sur les routes qui sont déjà fortement encombrées dans le Haut-Valais). Les CFF seraient-ils prêts à mettre sur pied des opérations publicitaires avec le concours des autorités municipales et cantonales, des unions d'art et métiers et des associations professionnelles?
3. Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis que CARGO 2000 et «Cargo Domicile» permettraient de créer davantage d'emplois dans le Haut-Valais? Quelle forme prendra la coopération entre les CFF, les administrations économiques des cantons et les syndicats?
4. Est-il exact que, dans le cadre de CARGO 2000, on n'a prévu qu'un seul terminal à Sierre pour l'ensemble du canton du Valais? Quel est le programme précis prévu pour le Valais? Quelles sont les étapes prévues avant la réalisation définitive du projet? Existe-t-il un calendrier des échéances et, si oui, comment se présente-t-il? A combien se monteront les coûts?

*Mitunterzeichner – Cosignataire:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. November 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 novembre 1989*

Wie der Interpellant zu Recht erwähnt, entwickeln die SBB mit «Cargo 2000» eine Vorwärtsstrategie. Aufgrund der unbefriedigenden Ertragslage haben die Verkehrskommissionen beider Räte die Bundesbahnen beauftragt, ein Massnahmenprogramm vorzulegen. Der Bundesrat hat nun die SBB angewiesen, «Cargo 2000» in dieses Massnahmenpaket einzuarbeiten.

Das neue Güterverkehrskonzept wurde von den SBB nach unternehmerischen Kriterien, das heisst entsprechend den Vorgaben des Leistungsauftrages, ausgearbeitet. «Cargo 2000» ist die neue Angebotsstrategie für den gesamten Güterverkehr. Sie umfasst neben dem neuen Behälterangebot mit Linienzügen auch Ganzzüge, Einzelwagenladungen («Cargo Rail») und Kleingut («Cargo Domizil»). Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Bahnen mit «Cargo 2000», neben einem verbesserten Angebot, gleichzeitig ihre Leistungen rationalisieren müssen. Dies bedeutet indessen keineswegs, dass sich die Bedienung gewisser Regionen in Zukunft verschlechtern wird. Ein durchrationalisiertes Güterverkehrskonzept wird auch Randregionen verbesserte Leistungen bringen.

Ferner weist der Bundesrat darauf hin, dass zwischen den SBB und den kantonalen Verkehrsplanungsstellen ein Kontaktgremium besteht, das sich mit Planungsfragen im Güterverkehr befasst. Die SBB sind sehr daran interessiert, dass die Anliegen des Kantons Wallis, beispielsweise auch Vorstellungen über allfällige Werbeaktionen, dort eingebracht werden. Ergänzend hierzu beantwortet der Bundesrat die Fragen wie folgt:

1. «Cargo Domizil» wird im Rahmen von «Cargo 2000» überprüft. Die angestrebten Rationalisierungen sollten verbesserte Leistungen ermöglichen, beispielsweise in der Bedienungsgeschwindigkeit. Sofern dieses überprüfte Angebot zu einer besseren Kostendeckung führt, wird «Cargo Domizil» aufrechterhalten. Das gilt auch für den Kanton Wallis.
2. Der Bundesrat teilt mit dem Interpellanten die Ansicht, dass aus Umweltschutz-Gründen der Gütertransport vermehrt auf

der Schiene abgewickelt werden soll. Das geplante neue Behälterangebot, das bezüglich Transportdauer, Berechenbarkeit und Service-Standard eine echte Alternative zum Strassenverkehr sein wird, entspricht denn auch dieser Zielsetzung.

3. Nach Leistungsauftrag sind die Bundesbahnen verpflichtet, ihre Leistungen rationell zu erbringen. Mit rationelleren und folglich kostengünstigeren Angeboten werden die Bahnen im Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger. Ein erfolgreiches «Cargo 2000» schliesst somit nicht aus, dass mehr Arbeitsplätze geschaffen werden.

4. Voraussetzung für den betriebswirtschaftlichen Erfolg des neuen Angebotes «Cargo 2000» sind entsprechende Verkehrspotentiale. An der Medienkonferenz der SBB im Sommer 1989 wurden entsprechende mögliche Linienzüge vorgestellt. Diese resultieren aus der Transportnachfrage Strasse/Schiene, wie sie aus damaliger Sicht beurteilt werden konnten. Die definitiven Linienzüge werden im Rahmen der Konkretisierung aufgrund detaillierter Potentialbeurteilungen festgelegt. Dabei wird auch die Frage der Anschlüsse der Privatbahnen wie BVZ, FO und BLS weiterbearbeitet.

**Le président:** L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.662

## Interpellation Graf

### Reformen beim Zivilschutz

### Réforme de la protection civile

*Wortlaut der Interpellation vom 5. Oktober 1989*

Die Schweizerische Volkspartei (SVP) des Kantons Zürich hat am 19. Juli 1989 eine gründliche Untersuchung über die heutige Situation des Zivilschutzes vorgelegt und dabei auch konkrete Verbesserungsmassnahmen erarbeitet. Aus diesen Untersuchungen geht hervor, dass im Zivilschutz heute schwerwiegende Mängel bestehen. Diese sind zum Teil systembedingt, zum Teil sind sie zurückzuführen auf Ungenügen in der Ausbildung und Führung. Wenn diese Mängel nicht rasch behoben werden, ist die Auftrags Erfüllung des Zivilschutzes im Katastrophen-, Krisen- und Kriegsfall in Frage gestellt.

Die offensichtlichen Mängel haben auch dazu geführt, dass der Zivilschutz vom Volk zum Teil nicht mehr mitgetragen wird. Diese Situation darf nicht länger hingenommen werden. Ein funktionierender Zivilschutz ist unerlässlich für die Sicherheit unseres Volkes und ein unentbehrliches Glied unserer Gesamtverteidigung. Der Zivilschutz braucht dringend bessere Strukturen und neue Impulse.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass der Vollzug des Zivilschutzes durch geeignete Massnahmen grundlegend verbessert werden muss?
2. Ist der Bundesrat auch der Ansicht, dass zunächst die Ausbildung verbessert und professioneller gestaltet werden muss? Wie gedenkt dies der Bundesrat zu tun?
3. Würde die Umgestaltung der verfassungsmässigen Wehrpflicht in eine Gesamtverteidigungspflicht nicht bessere Voraussetzungen für einen modernen Zivilschutz schaffen? Ist der Bundesrat bereit, eine Verfassungsrevision in diesem Sinne an die Hand zu nehmen?
4. Was hält der Bundesrat von der Idee, das Militärdepartement in ein Landesverteidigungsdepartement umzuwandeln, womit Armee und Zivilschutz unter die gleiche Departementsleitung gestellt werden könnten? Ergäben sich daraus nicht beträchtliche Rationalisierungsmöglichkeiten, Motivationsgewinne und Synergien?

## **Interpellation Hildbrand "Cargo 2000" im Oberwallis**

### **Interpellation Hildbrand CARGO 2000 dans le Haut-Valais**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.641
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2275-2276
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 143

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.