

konsequent, jede Rationalisierungsmassnahme der SBB zu unterstützen und nicht immer zu bekämpfen.

Bezogen auf die befürchteten Rationalisierungsmassnahmen beim Güterverkehr Bundesrepublik Deutschland/Schweiz kann ich Ihnen aber folgendes sagen: Die SBB wollen mit der Deutschen Bundesbahn die Kosten senken. Ich glaube, es ist auch richtig und wichtig, daher prüfen sie zurzeit, wie sie den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Waldshut und Konstanz rationeller abwickeln können. Vorgesehen ist, die Leistung durch Verkürzung der Beförderungszeiten zu verbessern, die Betriebsabwicklung zu vereinfachen, den administrativen Aufwand zu beschränken und die Administration zu konzentrieren. Somit steht die Konzentration des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Basel nicht zur Diskussion. Das gilt insbesondere für den Grenzübergang in Konstanz. Dort erwarten die SBB im Gegenteil eine stärkere Entwicklung des Verkehrs, besonders für Grenzzüge im Kies- und Oelverkehr. Sie kennen das Problem, ich brauche nicht näher darauf einzugehen.

Ebensowenig ist die tarifarische Schliessung des Grenzüberganges beabsichtigt. Gemäss der Grundstrategie soll aber die Administration SBB/Deutsche Bundesbahn konzentriert werden.

Als Fazit auf Ihre Frage kann ich sagen: Ihre geäusserten Bedenken über die Zentralisierungstendenzen des Verkehrs über Basel sind unbegründet. Ich hoffe, Sie haben verstanden, dass kein schleichender Abbau vorgesehen ist und dass die von Ihnen geforderte Transparenz besteht.

Wir können kaum glaubwürdig politisieren, wenn wir in bezug auf den Güterverkehr auf der einen Seite abbauen und auf der anderen Seite versuchen, international als Testland zu zeigen, dass diese neue Verkehrsphilosophie, nämlich der kombinierte Verkehr – für weite Distanzen die Schiene und für die Feinverteilung die Strasse – funktionieren kann. Ich habe hier bereits mehrmals darüber gesprochen.

Das sind Licht und Schatten der SBB. Für viele gibt es mehr Schatten, für andere vielleicht etwas mehr Licht. Aber bitte, denken Sie nach: Was dürfen uns die SBB kosten, und was wäre ohne SBB? Diese Frage muss im Zusammenhang mit dem neuen Leistungsauftrag einmal abschliessend beantwortet werden.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detaillierede – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 – 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.438

Postulat Delalay

Investitionspolitik der SBB

**Politique d'investissements
des CFF**

Wortlaut des Postulates vom 20. März 1990

Der jüngste schwere Unfall im Bahnhof von Saxon (VS) ist, so die SBB, auf menschliches Versagen zurückzuführen. Er macht aber auf schmerzliche Weise die mangelnden Sicherheitsvorkehrungen in gewissen Bahnhöfen und die im Vergleich zur Verkehrszunahme schleppende Umstellung auf moderne Anlagen deutlich.

Ich ersuche daher den Bundesrat, von den SBB einen Bericht zu fordern, der spätestens mit dem Voranschlag 1991 vorliegen und folgende Punkte enthalten soll:

1. Die Investitionen der SBB in den letzten zehn Jahren für Anlagen auf offener Strecke, Sicherungsanlagen, Verwaltungsgebäude, Bahnhöfe, das Rollmaterial und die Energieerzeugung, geordnet nach Kreisen und den grossen Verkehrsachsen (Genf–Bern–Zürich–St. Gallen, Vallorbe–Lausanne–Brig–Domodossola, Basel–Olten–Luzern–Chiasso, Lausanne–Neuenburg–Olten, Zürich–Chur).

2. Mittelfristige Investitionspläne, geordnet nach Gegenstand der Ausgaben, nach Kreisen und nach den grossen Verkehrsachsen.

3. Politik zum Ausbau der internationalen Strecke Paris–Mailand durch den Simplon und Programm der in den nächsten fünf Jahren anstehenden Arbeiten.

Texte du postulat du 20 mars 1990

Le récent et grave accident survenu en gare de Saxon (VS) est imputable, selon les CFF, à une erreur humaine. Il met cependant cruellement en évidence le manque de sécurité dans certaines gares et le retard dans l'aménagement d'installations modernes, en rapport avec la densité du trafic.

Je demande en conséquence au Conseil fédéral d'ordonner la présentation, au plus tard avec le budget 1991, d'un rapport par les CFF sur les points suivants:

1. Investissements des CFF durant les dix dernières années en matière d'installations en pleine voie et de sécurité, de bâtiments administratifs, de gares, de matériel roulant et de production d'énergie, selon les arrondissements et selon les grands axes ferroviaires (Genève–Berne–Zurich–St-Gall, Vallorbe–Lausanne–Brigue–Domodossola, Bâle–Olten–Lucerne–Chiasso, Lausanne–Neuchâtel–Olten, Zurich–Coire).

2. Plan d'investissements à moyen terme selon les mêmes critères que ci-dessus, soit la nature des dépenses, les arrondissements et les grands axes ferroviaires.

3. Politique de développement de la ligne internationale Paris–Milan par le Simplon et programme des travaux à réaliser au cours des cinq prochaines années.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cottier, Ducret, Jaggi, Jelmini, Lauber, Reymond, Roth (7)

M. Delalay: Le postulat que j'ai déposé à la session de printemps porte sur la volonté d'obtenir des CFF, à travers un rapport détaillé à présenter avec le prochain budget, une plus grande transparence dans sa politique d'investissement. Un certain nombre de distorsions sont évidentes en matière d'équipement de notre grande régie de transports publics. Ainsi certaines gares souffrent de retards dans l'aménagement d'installations modernes de sécurité. L'accident survenu cette année à Saxon en est l'illustration, même si, selon les CFF, il est dû à une erreur humaine. La suppression de l'arrêt des trains ou la desservance des gares sur la ligne du Simplon sont d'autres exemples de sous-équipement, tout comme le

viellissement du matériel roulant. Les usagers de l'Est vaudois et du Valais qui, venant de Berne ou de Genève, changent de train à Lausanne font fréquemment l'expérience du matériel bruyant et peu confortable qui leur est offert. Mais à y regarder de plus près, nous devons vraiment constater que les plans d'investissement des CFF ne s'embarrassent guère de considérations de politique régionale.

Si l'on examine les seuls documents mis à notre disposition par les budgets annuels, même s'ils portent seulement sur des investissements de plus de 3, respectivement de 10 millions, les distorsions sont évidentes. Ainsi pour les gares, les bâtiments de service, les lignes et installations de la voie, nous pouvons observer deux périodes bien distinctes. Entre 1983 et 1985, les investissements se partageaient équitablement par tiers entre les trois arrondissements des CFF. L'année 1986 a constitué le tournant où le troisième arrondissement a reçu la dotation la plus importante jamais accordée jusqu'alors et depuis lors. Entre 1987 et 1990 la tendance s'est confirmée. Berne et la Suisse Romande n'ont obtenu que le 9 pour cent des investissements alors que Zurich et l'est de la Suisse recevaient année après année une moyenne de 60 pour cent. Je veux bien admettre que cette période a été celle de la construction du RER et que le BLS a reçu des subventions en dehors du budget des CFF, mais les écarts restent sensibles.

Ma préoccupation est encore renforcée par l'examen du plan d'investissement à moyen terme 1990-1993 où le premier arrondissement est toujours sous-doté en investissements, avec une moyenne de 20 pour cent. Or, son importance en population et en chiffre d'affaires pour les CFF est de l'ordre de 30 pour cent.

Ces diverses constatations m'ont engagé à déposer ce postulat qui demande des CFF un rapport précis sur les investissements passés et à venir selon les arrondissements et selon les grands axes ferroviaires. Dans ce contexte, je souhaite obtenir des renseignements détaillés concernant la ligne internationale Paris-Milan par le Simplon qui me paraît particulièrement menacée. Je suis persuadé qu'un tel rapport ne constitue pas un travail excessif pour notre régie qui possède déjà sans doute pour sa gestion interne tous ces éléments. Ils sont d'ailleurs indispensables à un juste développement ferroviaire de l'ensemble du pays et s'ils devaient manquer, ce serait une bonne occasion de compléter le tableau de bord de la gestion des CFF. Les investissements en effet constituent toujours le moteur du développement, d'autant plus que la qualité des voies de communication a été de tout temps déterminante pour la promotion économique et sociale d'un pays.

Je remercie le Conseil fédéral et Monsieur le chef du Département des transports, des communications et de l'énergie de leur réponse.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat von Herrn Ständerat Delalay entgegenzunehmen. Zu dieser Entgegennahme will ich noch zwei, drei Ueberlegungen anfügen: Es muss unterschieden werden zwischen den reinen Sicherheitsfragen einerseits und der regionalpolitischen Verteilung des Investitionskuchens der SBB andererseits.

Die Investitionspolitik der SBB ist im Parlament ein Dauerbrenner wegen der Verteilung zwischen den Regionen. Das ist aus Ihrer Begründung des Postulats spürbar, auch bezogen auf Ihre Region, auf das Wallis, und bezogen auf den Simplon.

Wir werden Ihnen diesen Bericht, «un rapport très précis», Herr Ständerat, selbstverständlich erstellen. Es wird ein einmaliger Bericht ohne Schlussfolgerungen oder Wertungen sein.

Was mich beschäftigt – an diesem Punkt ist ja das Postulat irgendwie orientiert –, ist der Unfall von Saxon. Dieser Unfall hat Signalwirkung für die Sanierung von Sicherheitsanlagen. 1990 sind von 835 solcher Anlagen die Hälfte mit elektrischen Relais und 30 Prozent elektromechanisch gesteuert. Nach Angaben des Präsidenten der Generaldirektion der SBB verbleiben zurzeit landesweit rund 150 Bahnhöfe mit rein mechanischen Sicherungsanlagen, also mit der gleichen Infrastruktur wie in Saxon. Deshalb ist ihre Sanierung sehr wichtig und sehr dringend. Wir prüfen derzeit mit den SBB, ob diese Sicherheit – bei mir hat sie erste Priorität – auch in bezug auf die finanzielle Verteilung der vorhandenen Mittel Priorität haben soll.

Theoretisch wäre ein Sonderinvestitionsprogramm ausserhalb des vom Bundesrat vorgegebenen Plafonds der Investitionen denkbar. Wir prüfen das im Moment. Allerdings ist das nur möglich, wenn man den SBB dafür eine «politisch motivierte» Bestellung erteilt und sie auch finanziell für verkraftbar hält. Sie haben es auch von Herrn Ständerat Affolter gehört: Dunkle Wolken ziehen am Finanzhimmel auf, und diese dunklen Wolken werden unsere Möglichkeiten diktieren. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.006

Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf. Bauprogramme 1988-1995

Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève. Programmes d'aménagement 1988-1995

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 17. Januar 1990 (BBl I, 949)
Message et projets d'arrêtés du 17 janvier 1990 (FF I, 913)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Flückiger, rapporteur: Ces dernières années, le transport aérien a connu une croissance qui a bouleversé les estimations les plus optimistes, à un tel point que l'augmentation de la demande et, par conséquent, de la navigation aérienne entraîne une congestion des aéroports et, suivant la terminologie officielle, des «ciels européens». Cette situation coûteuse pour les compagnies, donc pour leurs clients, les personnes transportées, découle en partie de l'absence de prévisions fiables, en partie de la fragmentation du système de contrôle du trafic aérien en Europe, lequel ne comporte pas moins de 42 centres fonctionnant de façon indépendante, souvent incompatibles entre eux. En adhérant à Eurocontrol, notre pays apporte désormais une contribution encore plus performante à une planification à long terme du trafic aérien en Europe.

Par ailleurs, il y a lieu de maîtriser les problèmes de la croissance du transport aérien et de l'encombrement des aéroports en veillant à adapter les installations existantes au sol, en les développant afin d'assurer au mieux leur fonction dans l'intérêt du public. Zurich-Kloten, Genève-Cointrin et Bâle-Mulhouse assurent la desserte aéronautique de notre pays. Les installations de ces plates-formes de la circulation aérienne sont en adaptation, modernisation et développement quasi ininterrompus; développement qui, par ailleurs, constitue un excellent indicateur du dynamisme économique de la Suisse. Jusqu'en 1984, la Confédération a soutenu financièrement la modernisation des infrastructures aéroportuaires. A cette date, on a renoncé à l'aide directe, estimant que l'objectif de mise en valeur de nos aéroports nationaux était atteint, avec toutefois une clause de réserve prévoyant la possibilité d'accorder des prêts à taux réduit aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin pour leur permettre de rétablir un certain équilibre avec Zurich-Kloten, celui-ci ayant bénéficié de différents avantages suffisamment connus pour qu'il n'y ait pas lieu d'y revenir aujourd'hui.

Notre Commission des transports et du trafic a examiné les projets d'arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin dans sa séance du 1er mai dernier, tenue précisément à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ou Euro-Airport, selon une nouvelle appellation opportune, en *Regio Basilensis* autant qu'attractive. Nous avons constaté que la base juridique des deux arrêtés était fournie par la disposition finale de la modification du

Postulat Delalay Investitionspolitik der SBB

Postulat Delalay Politique d'investissements des CFF

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.438
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	290-291
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 879