

Ad 90.063

PTT. Voranschlag 1991. Nachtrag I PTT. Budget 1991. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. April 1991
Message et projet d'arrêté du 24 avril 1991

Bezug bei der Generaldirektion PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Berne

Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 1991
Décision du Conseil national du 4 juin 1991

Piller, Berichterstatter: Der Nachtrag I zum Finanzvorschlag der PTT-Betriebe umfasst Zahlungskredite von 203,7 Millionen Franken. Für Gebäude werden Zusatzkredite und neue Verpflichtungskredite von 46,3 Millionen beantragt. Die Nachtragskredite von insgesamt 203,7 Millionen verteilen sich zu 188 Millionen auf die Erfolgsrechnung und zu 15,7 Millionen auf die Investitionen. In der Erfolgsrechnung wirken sich vorab der höhere Teuerungsausgleich, die Erweiterung des Sonderzuschlags zum Ortszuschlag sowie der Einbau des höheren Teuerungsausgleichs auf die Renten aus. Wir haben die gleichen Gründe bereits bei der Rechnung 1990 diskutiert. Weiter erfordern die modernen Vermittlungseinrichtungen vermehrte bauliche Anpassungen an Gebäuden. Bei den Investitionen entfällt der grosse Teil auf den Netzausbau bei Natel C sowie auf zusätzliche Mittel für Beteiligungen an internationalen Fernmeldeeinrichtungen.

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig Zustimmung. Mit diesem Nachtrag wird es den PTT-Betrieben allerdings schwerfallen, den für 1991 budgetierten Gewinn von 55 Millionen zu erwirtschaften. Wir werden das im nächsten Jahr zur Kenntnis nehmen müssen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

91.3022

Interpellation Rhinow

Finanzierung der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz

Financement du réseau express régional desservant Bâle et environs

Wortlaut der Interpellation vom 23. Januar 1991

Im April 1986 legte eine Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen DB/SNCF/SBB ein Planungskonzept für eine Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz, im Elsass und in Südbaden vor, die von grenzüberschreitenden Regionalzügen ausgeht. Dieses Planungskonzept ist der erste Schritt eines SBB-internen Auftrages, der als weitere Arbeitsschritte eine konkrete Offerte, einen Vorschlag für den Tarifverbund und die Entwicklung von kurzfristigen Massnahmen umfasst.

Die Massnahmen, den Regionalzugsverkehr im schweizerischen Teil (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Teile der Kantone Aargau, Bern, Jura und Solothurn) schrittweise zu verbessern, werden jedoch schon bei ersten Realisierungsansätzen in Frage gestellt. Die SBB sind offenbar nicht in der Lage, weitere Leistungen zu erbringen, auch wenn diese von der öffentlichen Hand finanziert werden. Mit der unkoordiniert verlaufenen Ausschöpfung der Strecken-Kapazitäten und den stets zunehmenden Forderungen nach Mehrleistungen beim Güter- und beim Personenfernverkehr ist der Regionalzugsverkehr vernachlässigt worden.

Der Bundesrat wird deshalb angefragt, ob und wie die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass

- das von den SBB aufgrund einer kantonalen Bestellung gewährte Angebot für den Regionalzugsverkehr mindestens mittelfristig beibehalten werden kann;
- bei fehlenden Kapazitäten die erforderlichen Gleisausbauten für den Regionalzugsverkehr seitens des Bundes und der SBB mindestens zu gleichen Teilen mitfinanziert werden, wie dies bei den baulichen Massnahmen für die Zürcher S-Bahn der Fall war.

Texte de l'interpellation du 23 janvier 1991

En avril 1986, un groupe de travail formé par les trois compagnies ferroviaires nationales DB, SNCF et CFF a déposé un plan cadre pour un réseau express régional qui desservirait la Suisse du Nord-Ouest, l'Alsace et le Sud du Bade-Wurtemberg au moyen de trains régionaux transfrontaliers. Ce plan correspond à la première phase de l'exécution d'un mandat interne des CFF, dont les étapes suivantes seront une offre détaillée, un projet de communauté tarifaire, et une série de mesures à court terme.

Or le projet d'améliorer par étapes le trafic ferroviaire régional dans sa partie suisse (cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne et une partie des cantons d'Argovie, de Berne, du Jura et de Soleure) est mis en cause dès les premières amorces de sa réalisation. Les CFF ne sont manifestement pas en état de fournir des prestations supplémentaires, même financées par des fonds publics. Le trafic ferroviaire régional a été négligé en raison des efforts non coordonnés tendant à une utilisation maximale des capacités des tronçons et à cause de la demande toujours plus forte de transports à grande distance des voyageurs et des marchandises.

Le Conseil fédéral est donc prié d'indiquer si et comment les conditions peuvent être réalisées pour que

- les CFF puissent fournir à moyen terme l'offre promise en réponse à un mandat cantonal en matière de trafic régional;
- les aménagements des lignes ferroviaires nécessaires au trafic régional soient financés par la Confédération et les CFF dans la même proportion que les travaux liés au RER zurichois, afin d'assurer les capacités requises.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Affolter, Flückiger, Hänsenberger, Hunziker, Miville, Roth, Simmen, Zimmerli (8)

Rhinow: Verschiedene Regionen unseres Landes, darunter vor allem auch die Nordwestschweiz, sind in grosser Sorge über die Entwicklungschancen und die Finanzierung des Regionalzugsverkehrs. In der letzten Session hat Kollege Darioth – und heute verschiedene andere Kollegen – dem Unbehagen, namentlich wegen der Umstellung auf den Busverkehr, Ausdruck verliehen. In der Nordwestschweiz geht es jedoch vor allem um die realistische Befürchtung, der Regionalzugsverkehr werde das Opfer einer unkoordinierten Planung der SBB und einer Ueberlastung des SBB-Netzes infolge des Huckepack-Korridors, des Alpentransites und der Verknüpfung der internationalen Hochgeschwindigkeitszüge mit den schweizerischen Schienennetzen. Ich habe deshalb mit meiner Interpellation dem Bundesrat die beiden Fragen gestellt, ob und wie die Voraussetzungen für folgende Punkte geschaffen werden:

1. Das von den SBB aufgrund einer kantonalen Bestellung gewährte Angebot sollte für den Regionalzugsverkehr mindestens mittelfristig beibehalten werden.

2. Bei fehlenden Kapazitäten sollten die erforderlichen Gleisbauten für den Regionalzugsverkehr seitens des Bundes und der SBB mindestens zu gleichen Teilen mitfinanziert werden, wie das bei den baulichen Massnahmen für die Zürcher S-Bahn der Fall war.

Zur ersten Frage: Die Entwicklung der Regio-S-Bahn der Nordwestschweiz ist deshalb unsicher, weil aufgrund der unkoordinierten Planung bei der Infrastrukturbemessung der «Bahn 2000» zusätzliche, über das Grundangebot hinausgehende Kapazitäten für den regionalen Personenverkehr nicht berücksichtigt wurden. Das von den SBB lancierte Pilotprojekt für eine Regio-S-Bahn hat jedoch für die Nordwestschweiz ein Regionalzugsangebot vorgesehen, das fast einer Verdreifachung des Grundangebotes entsprechen würde.

Die durch diese Divergenz notgedrungen vorgezeichneten Kapazitätsprobleme der vorgesehenen Linien führen zu einem offenen Zielkonflikt zwischen dem vorgegebenen Betriebskonzept im Rahmen der «Bahn 2000» und dem ausgearbeiteten Pilotprojekt für die Regio-S-Bahn. Angesichts dieser Tatsachen haben die SBB die Erstellung einer Kapazitätsanalyse Nordwestschweiz in Auftrag gegeben, welche – wie kürzlich der Presse zu entnehmen war – mit aller Deutlichkeit auf die Dramatik der mit der Uebernahme neuer Aufgaben durch die SBB verbundenen Kapazitätsengpässe hinweist.

Auf der Basis dieser Studie bedürfen die Fragen der Notwendigkeit zusätzlicher Gleise und der Kompatibilität der Regio-S-Bahn mit der SNCF und der Deutschen Bundesbahn einer klaren Beantwortung. Ebenso müssen in der neu zu erstellenden Offerte Lösungsmöglichkeiten und Realisierungszeiträume aufgezeigt und ein Entscheid über die Finanzierungsaufteilung gefällt werden.

Die Beantwortung dieser offenen Fragen setzt voraus, dass von Seiten des Bundes eindeutige Rechenschaft darüber abgelegt wird, welcher Stellenwert dem Regionalzugsverkehr im Betriebskonzept der SBB im Zeithorizont vor und nach der Realisierung des Projektes «Bahn 2000» zukommen soll. Bildet die Verbesserung des Regionalzugsverkehrs weiterhin ein zentrales Anliegen des Projektes «Bahn 2000»? Dieses soll gemäss Leistungsauftrag «eine Bedienung der Fläche sicherstellen», und es rückt nicht nur Haupttransversalen, sondern vor allem «eine Verkürzung der Gesamtreisezeiten mit einer leistungsstarken und attraktiven Transportkette von Haus zu Haus mit öffentlichen Verkehrsmitteln» als äusserst wichtig in den Vordergrund. Oder gilt bei der Lösung der unausweichlich drohenden Kapazitätsengpässe und den Interessenkonflikten eine Prioritätenfolge, wie sie in Stellungnahmen von Vertretern der SBB gegenüber dem Kanton Basel-Landschaft in jüngerer Zeit deutlich zum Ausdruck kommt, etwa wenn gesagt wird: Bei Kapazitätsengpässen haben der Güter- und Fernverkehr und der IC-Schnellzugsverkehr eindeutig Priorität? Die Gefahr einer solchen starren Regelung der Priorität besteht darin, dass sie der mit der «Bahn 2000» zu verwirklichenden koordinierten Verkehrspolitik deshalb nicht gerecht zu werden vermag, weil Problemlösungen auf diesem vernetzten Gebiet nur ganzheitlich gefunden werden können.

Oder wie soll denn die Umweltschutzthematik anders Beachtung finden, die ohne Zweifel nicht nur bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, sondern gerade auch bei der angestrebten Verbesserung des Regionalzugsverkehrs das zentrale Anliegen bildet? Der Ausbau von Eisenbahnanlagen im Mittelland zwecks Verlagerung dieses Güterverkehrs auf die Schiene hat nicht auf Kosten der Regio-S-Bahn zu erfolgen; beide Vorhaben müssen im Sinne des gemeinsamen Anliegens in punkto Umwelt mit- und nebeneinander realisierbar gemacht werden.

Zur zweiten Frage: Jede Intensivierung des Regionalzugsverkehrs über den Leistungsauftrag hinaus ist als Zusatzleistung zu verstehen. Diese Kosten soll der Besteller, also der Kanton oder die Region, tragen. Mit dieser Argumentation aber wollen die SBB die Finanzierung der gesamten Infrastruktur für einen den bestehenden Bedürfnissen angepassten, ausgebauten Regionalzugsverkehr auf den Kanton überwälzen.

Dieses Vorgehen der SBB, wonach die Angebotsplanung noch im Rahmen des der SBB auferlegten Finanzkorsetts überprüft wird und das sich ausschliesslich an der scheinbar klaren Unterscheidung zwischen Leistungen des Grundangebotes und Zusatzleistungen des Regionalverkehrs orientiert, vermag mich nicht zu befriedigen. Zu beurteilen ist nämlich die Frage der Kostenverteilung, wenn kantonale Verbesserungen des Regionalzugsverkehrs einen Ausbau der Kapazitäten notwendig machen. Soll denn tatsächlich ein Kanton die Kosten für die zusätzlichen Infrastrukturen auch dann vollumfänglich tragen, wenn diese dannzumal, bei der Verwirklichung der «Bahn 2000», auch den sogenannten prioritären Bundesaufgaben wie Alpentransit, Ausbau des Güterzugverkehrs, Huckepack-Korridor usw. und dem ansteigenden Kapazitätsbedarf zugute kommen werden? Das kann doch nicht sachgerecht sein.

Für die Region Nordwestschweiz – das möchte ich nochmals wiederholen – ist eine vergleichbare Finanzierung wie im Kanton Zürich anzustreben. Das erfordert der Grundsatz der Gleichbehandlung der Kantone.

Bundesrat Ogi: Das Hauptschienennetz in der Region Basel wird im Rahmen von «Bahn 2000» und durch den zunehmenden Transitverkehr in Zukunft zweifellos noch stärker belastet werden, als dies heute schon der Fall ist.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass auch dem auf diesen Linien verkehrenden Regionalzugsverkehr in Zukunft grosse Bedeutung beizumessen ist. Ich habe vorhin gesagt, dass beispielsweise die Strecke Thun–Bern–Basel respektive Thun–Bern–Zürich zu den guten, zu den interessanten Strecken gehört. Die Befürchtung, wonach das heutige Regionalzugsangebot in Zukunft nicht mehr sichergestellt sei, ist, was die Region Basel betrifft, unbegründet, Herr Ständerat Rhinow. Ein Abbau des Regionalzugsverkehrs steht mittelfristig nicht zur Diskussion. Die verfügbaren Kapazitäten genügen, um den Regionalverkehr im heutigen Umfang aufrechterhalten zu können.

Noch offen ist, wie die Ausbaubedürfnisse der betroffenen Regionen im Rahmen der Regio-S-Bahn mit den Kapazitätsbedürfnissen der SBB vereinbar sind. Die SBB führen zurzeit entsprechende Studien und Abklärungen durch. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass die Kantone bislang noch keine offiziell verbindliche Bestellung formuliert haben. Dies wird auch damit begründet, dass auf deutscher Seite noch Unklarheit über die gewünschte Netzkonfiguration herrscht und somit auch die Verknüpfung mit dem SBB-Netz noch offen ist.

Eine Angebotsausweitung ist in der Regel nur in Gebieten mit grossem Verkehrsaufkommen gerechtfertigt. Gilt diese Voraussetzung als erfüllt, wird den jeweiligen Forderungen der Kantone nach Möglichkeit entsprochen.

Zur zweiten Frage: Die Finanzierungsgrundsätze für Infrastrukturvorhaben, die bei der Realisierung der S-Bahn Zürich Anwendung fanden, werden auch bei zukünftigen vergleichbaren Projekten Gültigkeit haben. Es versteht sich aber, dass aus den inzwischen gesammelten Erfahrungen erste Lehren gezogen wurden, was gewisse Anpassungen rechtfertigt wird. Hiezu ist insbesondere anzumerken, dass sich der Betrieb der Regio-S-Bahn vorwiegend auf internationalen Tran-

sitlinien abwickeln wird und daher nur bedingt mit den Zürcher Verhältnissen vergleichbar ist.

Die Aufteilung der finanziellen Gesamtbelastung zwischen dem Kanton Zürich und den SBB wird indessen auch für die Region Basel, Herr Ständerat Rhinow, wegweisend bleiben und daher weder zu einer Besser- noch zu einer Schlechterstellung führen.

Der Bundesrat weist abschliessend auf die Tatsache hin – jetzt möchte ich Sie bitten, sich am Stuhl zu halten –, dass der Kanton Zürich, unter Berücksichtigung des Interessenbeitrages der SBB, immerhin teilweise bis 80 Prozent der Kosten der neuerstellten Infrastruktur «seiner» S-Bahn übernommen hat.

Rhinow: Die Botschaft hör' ich wohl, den Glauben muss ich erst noch gewinnen: In der Studie, welche die SBB vorgelegt haben, wird gesagt, dass im Zeithorizont vor der Realisierung der «Bahn 2000» infolge Ueberlastung des Schienennetzes erste Realisierungsschritte beim Projekt Regio-S-Bahn nur in bescheidenem Ausmasse möglich seien und im Zeithorizont «Bahn 2000» zwar zusätzliche Kapazitäten geschaffen würden, dass mit der Uebernahme zusätzlicher Aufgaben durch die SBB neue Kapazitätsengpässe entstünden, die sich voraussichtlich negativ auf das Angebot der Regio-S-Bahn auswirken würden.

Die SBB nehmen offenbar noch weitere Studien an die Hand. Ich nehme gerne zur Kenntnis, dass der Bundesrat der Meinung ist, dass keine Engpässe auftreten dürften und dass er deshalb auch alles in die Wege leiten wird, dass dem so sein wird. Wenn ich darauf basieren darf, dann erkläre ich mich in diesem Sinne befriedigt.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben uns bei der Vorlage über die Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens eindringlich ans Herz gelegt, wir sollten ein politisches Signal setzen und diese Bahn aus der Garage, aus dem Sackbahnhof herausnehmen.

Ich bitte Sie nun im Namen der Region Nordwestschweiz ebenso dringend, auch ein politisches Zeichen für diese Regio-S-Bahn zu setzen, und dafür zu sorgen, dass unsere Regio-S-Bahn gar nie in eine Garage kommt bzw. in einen Sackbahnhof hineinfährt; denn es ist immer noch leichter, das zu verhindern als umgekehrt die dort abgestellte Bahn wieder herauszuholen.

Präsident: Herr Rhinow hat sich in einem gewissen Sinne als befriedigt erklärt. (*Heiterkeit*)

91.3047

Postulat Flückiger

Europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz

Pour l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau de la CE

Wortlaut des Postulates vom 5. März 1991

Die Verkehrsminister der EG haben am 18. Dezember 1990 einen Plan für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz genehmigt. Dieser sieht nicht nur Infrastrukturausbauten vor, sondern auch Vereinheitlichungen im Bereich der Sicherungstechnik.

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht vorzulegen, der auf folgende Fragen Antwort gibt:

– Inhalt des Leitplanes der EG?

– Welche praktischen Auswirkungen hat der Leitplan in bezug auf die Ausgestaltung und Terminierung der Neubaustrecken für «Bahn 2000» und Neat?

– In welcher Form wird sich die Schweiz an der Entwicklung und Herstellung von Triebzügen, Lokomotiven und Eisen-

bahnwagen für einen Einsatz im ganzen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz beteiligen?

– Welche Konsequenzen entstehen in bezug auf die Sicherungsanlagen?

– In welcher juristischen Form will sich die Schweiz diesem Leitplan anschliessen?

Texte du postulat du 5 mars 1991

Les ministres des transports de la CE ont approuvé, le 18 décembre 1990, un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ce plan ne prévoit pas uniquement la construction d'infrastructures, mais aussi diverses uniformisations, surtout dans le domaine des techniques de sécurité.

Le Conseil fédéral est invité à réaliser une étude qui réponde aux questions suivantes:

– Quel est le contenu du schéma directeur de la CE?

– Quelles sont les incidences pratiques du schéma directeur en relation avec l'aménagement et l'achèvement des nouvelles constructions de tronçons pour Rail 2000 et la NLFA?

– Sous quelle forme la Suisse participera-t-elle au développement et à la fabrication d'automotrices, de locomotives et de voitures voyageurs en vue d'un engagement dans l'ensemble du réseau européen à grande vitesse?

– Quelles seront les conséquences sur les installations de sécurité?

– Sous quelle forme juridique la Suisse veut-elle s'associer à ce plan directeur?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Cottier, Danioth, Ducret, Gautier, Iten, Lauber, Masoni, Meier Josi, Reymond, Rhinow, Roth, Rüesch, Schiesser (15)

M. Flückiger: Durant plus de cent ans, les chemins de fer européens étaient standardisés de manière exemplaire, de la Suède à la Sicile et jusqu'en Turquie; l'écartement des rails, les embrayages et toutes les normes essentielles des voitures étaient les mêmes. On pouvait ainsi voyager dans les mêmes voitures sur des milliers de kilomètres. Tant que les locomotives fonctionnaient à la vapeur, on pouvait aussi utiliser partout les mêmes machines. Pour les longs trajets, des raisons techniques et d'exploitation exigeaient le changement de locomotive, mais cela n'était pas ressenti comme un inconvénient, le chemin de fer étant le mode de transport le plus rapide pour la masse des voyageurs, y compris sur de longues distances, situation qui a changé dans les années 60 avec l'essor de l'aviation civile. Ainsi, je me souviens d'un voyage qui me conduisit, enfant, de Porrentruy à Paris, via Belfort, juste après la guerre. On changeait de locomotive à Langres et à Troyes pour foncer à toute vapeur vers Paris.

C'est précisément après la seconde guerre mondiale que l'exploitation électrique et l'aménagement des systèmes de sécurité furent introduits en Europe. A cette époque, quelques lignes déjà aménagées ont porté préjudice aux décisions relatives au système électrique et aux aménagements de la sécurité. C'est la raison pour laquelle, en France par exemple, au sein du réseau de la SNCF, on utilise différents systèmes de courant électrique. Pendant longtemps, ces différences ne jouaient aucun rôle puisque les voitures circulaient sur un trajet continu, ce qui est du reste encore fréquemment le cas aujourd'hui.

La perte de temps due au remplacement des locomotives se traduit par un désavantage toujours croissant dans la lutte contre la concurrence avec la voiture automobile et l'avion. De plus, tous les trains à grande vitesse qui traversent l'Europe ne sont plus tirés par des locomotives mais sont composés d'une à trois automotrices. Pour atteindre de très grandes vitesses, il s'agit d'activer en même temps plusieurs essieux. Le train direct classique, de 15 voitures tirées par une seule locomotive, n'atteindra jamais une telle puissance d'accélération ni les vitesses requises. Actuellement, les trains à grande vitesse ne peuvent circuler que partiellement sur les autres lignes d'Europe: certains disposent d'un aménagement électrique particulier, d'autres d'un système de sécurité incompatible. Le Pendolino italien est trop lent pour les tronçons du TGV français et l'ICE allemand, lui, est trop large de 12 centimètres.

Interpellation Rhinow Finanzierung der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz

Interpellation Rhinow Financement du réseau express régional desservant Bâle et environs

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
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	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3022
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1991 - 18:15
Date	
Data	
Seite	503-505
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 218

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.