

91.3038

**Postulat der Verkehrskommission
Zusammenarbeit SBB, PTT,
konzessionierte Transportunternehmungen**

**Postulat de la Commission
des transports et du trafic
Collaboration entre les CFF, les PTT
et les Entreprises de transport
cessionnaires**

Wortlaut des Postulates vom 12. Februar 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, folgende Verbesserungsmöglichkeiten in der Zusammenarbeit zwischen SBB, PTT und konzessionierten Transportunternehmungen zu prüfen:

1. Vereinbarungen über Verkehrsteilung zwischen SBB und BLS im heutigen und zukünftigen Alpentransit, die durch das EVED zu genehmigen sind.
2. Schaffung eines offiziellen und institutionalisierten Gremiums auf höchster Ebene mit Vertretern der SBB, der PTT und der konzessionierten Transportunternehmungen für Konzepte im kommerziellen und betrieblichen Bereich.
3. Die Zusammenlegung von Dienstleistungen der PTT und von Bahnunternehmungen ist zu beschleunigen, soweit dies möglich und zweckmässig ist.
4. Uebertragung der Betriebsführung flächendeckender Verbindungen im Regionalverkehr an bestehende und geeignete konzessionierte Transportunternehmungen.
5. Für die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen von neuen Güterverkehrskonzepten auf die konzessionierten Transportunternehmungen sind die entsprechenden Zahlengrundlagen zu erarbeiten.

Texte du postulat du 12 février 1991

Le Conseil fédéral est invité à examiner les possibilités suivantes d'améliorer la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises concessionnaires de transport:

1. Conventions sur la répartition du trafic passées entre les CFF et le BLS en matière de transit transalpin actuel et futur, qui seraient approuvées par le DFTCE.
2. Création d'une assemblée officielle et institutionnalisée au plus haut niveau comprenant des représentants des CFF, des PTT et des entreprises concessionnaires de transport, pour traiter les concepts en matière commerciale et d'exploitation.
3. Le regroupement de prestations des PTT et des entreprises ferroviaires doit être accéléré, pour autant que cela soit possible et approprié.
4. Le transfert de l'exploitation de correspondances en matière de trafic régional aux entreprises de transport existantes et appropriées de manière à couvrir toute la surface du réseau.
5. Les documents comportant les données chiffrées adéquates seront établis pour ce qui touche aux incidences en matière de gestion d'entreprise des nouveaux concepts du trafic marchandises sur les entreprises concessionnaires de transport.

Sprecher – Porte-parole: Zwygart

Schriftliche Begründung

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat drei Sektionen gebildet, um die Geschäftsführung der SBB vertieft überprüfen zu können.

Die Sektion 1 untersuchte 1990 die Zusammenarbeit zwischen SBB, PTT und konzessionierten Transportunternehmungen im Hinblick auf die Interessen der Benutzer. In erster Priorität ging es darum abzuklären, ob diese Zusammenarbeit das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs verbessert, ob Investitionen optimal genutzt werden und ob das Personal vernünftig eingesetzt wird. Die Sektion 1 hatte sich ausdrücklich nicht mit den Finanzflüssen zwischen PTT, SBB und Privatbahnen zu befassen.

Die Sektion führte Gespräche mit Vertretern der SBB, der PTT und von konzessionierten Transportunternehmungen. Die Ergebnisse der Gespräche wurden in einem Bericht zuhanden der Gesamtkommission zusammengefasst. Diese beschloss am 12. Februar 1991, das vorliegende Postulat einzureichen. Zu den einzelnen Punkten des Vorstosses:

1. Im Bereich des Alpentransits besteht ein Konkurrenzverhältnis zwischen SBB und BLS; aber beide Partner sind auf die gegenseitige Zusammenarbeit angewiesen. Bis jetzt war die Aufteilung des Verkehrs den beiden Bahnen überlassen. Das bestehende Verkehrsteilungsabkommen zwischen beiden Partnern überlässt der BLS den Verkehr von und nach den italienischen Provinzen Piemont, Ligurien und Val d'Aosta. Dies bedeutet, dass 1990 rund 80 bis 85 Prozent der Güter im Nord-Süd-Transit auf der Bahn über die Gotthardlinie befördert wurden, 15 bis 20 Prozent über Lötschberg und Simplon. Eine solche Verteilung war früher sinnvoll, als die Lötschberglinie nur einspurig war und eine wesentlich geringere Kapazität hatte als die doppelspurige Gotthardlinie. Nachdem nun aber der Ausbau der BLS-Doppelspur praktisch abgeschlossen und der Rangierbahnhof Domodossola II 1992 fertiggestellt sein wird, muss eine neue Regelung getroffen werden. Verhandlungen zwischen SBB und BLS sind im Gange.

Nach Ansicht der Verkehrskommission muss diese geplante neue Verkehrsteilungsvereinbarung zwischen BLS und SBB durch das EVED genehmigt werden. Der Bund trägt weitgehend die Kosten für den Doppelspurausbau am Lötschberg und für alle Infrastrukturinvestitionen der SBB. Deshalb sollen die Bundesbehörden künftig auch die zweckmässige Auslastung der Investitionen überwachen.

2. Im Bereich des Güterverkehrs werden zurzeit innerhalb der SBB unter dem Namen «Cargo 2000» Konzeptstudien für den zukünftigen Güterverkehr der Bahn bearbeitet. Dabei werden verschiedene Varianten untersucht. Entscheide sind noch keine gefällt. Die meisten Varianten können grosse Auswirkungen auf die Privatbahnen haben, weil sie einen Rückzug aus der Fläche vorsehen. Ob die geplante Reduktion der für den Wagenladungsverkehr geöffneten Stationen den konzessionierten Transportunternehmungen Verluste beim Güterverkehr bringt, ist vertieft abzuklären. Von seiten der Privatbahnen wurde betont, dass in den letzten Jahrzehnten Abbaumassnahmen nicht den erhofften Erfolg gebracht haben. Die Kommission hatte sich nicht zu den Varianten selbst auszusprechen. Nach Auffassung der Verkehrskommission müssten diese Konzepte in engerer Zusammenarbeit zwischen SBB und konzessionierten Transportunternehmungen erarbeitet werden.

Im Bereich des Personenverkehrs besteht für das Konzept «Bahn 2000» ein Gremium, bestehend u. a. aus Spitzenvertretern der SBB und der konzessionierten Transportunternehmungen. Allerdings fühlen sich auch grosse Privatbahnen etwas «abseits» der Planung. Für die SBB steht der Bau von Neubaustrecken im Vordergrund. Wichtige Verbesserungen, die auch ohne Neubaustrecken eingeführt werden könnten und die im Abstimmungskampf über «Bahn 2000» versprochen worden waren, wie z. B. neue direkte Schnellzugsverbindungen über SBB- und Privatbahnlinien, scheinen etwas in Vergessenheit zu geraten. Mit einem entsprechenden Gremium sollen diese Mängel behoben werden.

3. Zwischen SBB und konzessionierten Transportunternehmungen bestehen praktisch keine sich überschneidenden Dienstleistungen. Die Zusammenarbeit mit den PTT wird von den Bahnen positiv beurteilt. Besonders der Verkauf von Bahnbilletten durch die Post an Orten, wo die Bahnstation nicht mit Personal besetzt ist, hat sich bewährt. Es bestehen hier keine Doppelspurigkeiten.

In anderen Fällen sind noch einzelne Doppelspurigkeiten zwischen Bahnen und PTT festzustellen, z. B. Parallelverkehr. Diese sind zum Teil berechtigt, zum Teil aber nicht sinnvoll. Eine weitere Doppelspurigkeit besteht zum Teil beim Billettverkauf und der Kundenberatung. An verschiedenen Orten bestehen separate Billettverkaufsstellen in getrennten Gebäuden: eine der PTT für Postautobillette, die andere der Bahn für Bahnbillette. Dies ist für den Kunden unzuweckmässig und führt in Zeiten mit wenig Andrang zu einem unnötigen Perso-

nalaufwand. Zudem verursachen diese Doppelspurigkeiten grössere Investitionen. Weitere Doppelspurigkeiten bestehen beim Transport von Gepäck, Postsäcken, Postpaketen und Stückgutsendungen der Gewichtsklassen 10 bis 20 kg. Im Rahmen von «Cargo 2000» werden hier neue Lösungen gesucht. Nach Ansicht der Verkehrskommission müssen hier rasch zweckmässige Verbesserungen gefunden werden.

4. Die Verkehrskommission ist der Ansicht, dass gemeinsam mit den konzessionierten Transportunternehmungen Lösungen für eine optimale Bewältigung des Regionalverkehrs im Rahmen von «Bahn 2000» erarbeitet werden sollen. Es soll dabei auch geprüft werden, ob der Regionalverkehr auf einigen Strecken oder der Betrieb von Gemeinschaftsbahnhöfen durch Privatbahnen übernommen werden könnte. Die Linienführung der Züge müsste zudem im Hinblick auf eine marktgerechtere Bedienung und auf einen rationellen Einsatz von Rollmaterial und Personal überprüft werden, unabhängig davon, ob es sich um SBB- oder Privatbahnlinien handelt.

5. Wie unter Ziffer 2 erwähnt wurde, müssen die finanziellen Auswirkungen der neuen SBB-Güterverkehrskonzepte auf die Privatbahnen vertieft untersucht werden. Dafür müssen zuerst die nötigen Zahlengrundlagen erarbeitet werden.

Développement par écrit

La Commission des transports et du trafic du Conseil national a constitué trois sections afin d'être en mesure d'examiner la gestion des CFF de manière approfondie.

En 1990, la section 1 a examiné l'état de la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises concessionnaires de transport en tenant compte de l'intérêt des usagers. Il s'est prioritairement agi de savoir si cette collaboration améliorerait l'offre générale de transports publics, si les investissements étaient utilisés de façon optimale et si le personnel était engagé d'une manière judicieuse. Le mandat de la section 1, d'une manière explicite, ne concernait pas les flux financiers coulant entre les CFF, les PTT et les chemins de fer privés.

La section 1 a conduit des entretiens avec des représentants des CFF, des PTT et des entreprises concessionnaires de transports. Les résultats de ses entretiens ont été résumés dans un rapport à l'attention de l'ensemble de la commission qui a décidé, le 12 février 1991, de déposer le présent postulat. Il y a lieu de faire les remarques suivantes à propos de divers points particuliers:

1. En matière de transit transalpin, les CFF et le BLS sont en concurrence; mais les deux partenaires ont besoin de travailler en commun. Jusqu'à présent, le soin de répartir le trafic était laissé aux deux compagnies ferroviaires. L'accord actuel de répartition du trafic confère au BLS le trafic à destination et à partir des provinces italiennes du Piémont, de la Ligurie et du Val d'Aoste. Cela signifie qu'en 1990, 80 à 85 pour cent du trafic marchandises en transit nord-sud ont été acheminés par la ligne du Gothard et 15 à 20 pour cent, par le Lötschberg-Simplon. Une telle répartition était auparavant judicieuse, lorsque la ligne du Lötschberg était à une voie et ne pouvait absorber qu'une capacité plus faible que la ligne du Gothard, qui était à double voie. Mais du moment que le doublement de la ligne du Lötschberg est pratiquement terminé et que la construction de la gare de triage de Domodossola II sera achevée en 1992, une nouvelle réglementation doit être arrêtée. Des négociations entre les CFF et le BLS sont en cours. La Commission des transports et du trafic est de l'avis que le nouvel accord de répartition du trafic prévu entre les CFF et le BLS doit être approuvé par le DFTCE. La Confédération assume largement les coûts du dédoublement de la ligne du Lötschberg et tous les investissements d'infrastructure des CFF. C'est la raison pour laquelle, les autorités fédérales doivent à l'avenir aussi surveiller l'utilisation appropriée des investissements.

2. Actuellement, les CFF étudient en matière de trafic marchandises des concepts qui portent le nom de Cargo 2000 et qui sont élaborés pour le trafic marchandises ferroviaire futur. Diverses variantes sont examinées. Aucune décision n'a encore été prise. La plupart des variantes peuvent avoir une incidence sur les compagnies de chemins de fer privés parce qu'elles prévoient des diminutions de la surface de desserte. La question de savoir si la réduction planifiée pour les stations

ouvertes au transport de marchandises par wagons complets est de nature à occasionner aux entreprises concessionnaires de transport des pertes importantes en matière de volume de transport de marchandises, cette question doit être élucidée de manière approfondie. Les chemins de fer privés insistent sur le fait qu'au cours des dernières décennies, les mesures de compression n'ont pas atteint le succès escompté. La commission n'avait pas elle-même pour tâche de s'exprimer sur les variantes. De l'avis de la Commission des transports et du trafic, ces concepts doivent cependant être élaborés par une collaboration plus étroite entre les CFF et les entreprises concessionnaires de transport.

S'agissant de trafic voyageurs, il existe pour le concept de RAIL 2000 un comité constitué de représentants des directions des CFF et des entreprises concessionnaires de transport. Cependant, les grandes compagnies de chemins de fer privés se sentent quelque peu «tenues à l'écart» de la planification. Les CFF ont mis les priorités dans la construction de nouveaux tronçons. Des améliorations importantes, qui auraient pu être apportées sans construire de nouveaux tronçons et qu'on avait promis de concrétiser lors de la campagne menée avant la votation sur RAIL 2000, comme par exemple de nouvelles correspondances trains directs par le réseau CFF et celui des compagnies privées, semblent avoir été quelque peu oubliées. Ces lacunes devraient être comblées grâce aux activités d'un comité approprié.

3. Il n'existe pratiquement pas de prestation de service qui se recoupe entre les CFF et les entreprises concessionnaires de transport. Les compagnies de chemins de fer jugent la collaboration avec les PTT positive. En particulier, la vente de billets de train par la poste, là où aucun personnel n'occupe les stations de trains, a fait ses preuves. Il n'y a aucun double emploi en l'occurrence.

Dans d'autres cas, on constate des doubles emplois entre le rail et les PTT, comme le montrent par exemple, les transports parallèles. Or, si ces derniers se justifient en partie, ils ne sont, en partie également, pas judicieux. Un autre double emploi consiste en partie dans la vente de billets et les conseils dispensés à la clientèle. En différents endroits, on trouve des points d'achat différents de billets, situés dans des bâtiments séparés: dans l'un on vend des billets CFF, dans l'autre, des billets PTT. Cette situation n'est pas appropriée pour les clients et conduit en période de faible affluence à un surcroît inutile de personnel. A cet égard, ces doubles emplois occasionnent des investissements importants.

On constate d'autres doubles emplois en matière de transport des bagages, des sacs et colis postaux et des envois de marchandises de la classe de poids de 10 à 20 kg. De nouvelles solutions sont à l'étude dans le cadre de Cargo 2000. Du point de vue de la Commission des transports et du trafic, des améliorations adéquates doivent être trouvées rapidement.

4. La Commission des transports et du trafic estime que des solutions destinées à maîtriser d'une manière optimale le trafic régional dans le cadre de RAIL 2000, doivent être élaborées en collaboration avec les entreprises concessionnaires de transport. Dans cette perspective, il convient également d'examiner s'il y a lieu de confier le trafic régional sur quelques tronçons ou l'exploitation de gares communes à des compagnies de chemins de fer privés. La gestion de ligne des trains doit être examinée en tenant compte d'un service conforme aux exigences du marché, ainsi que de l'engagement rationnel du personnel et du matériel roulant, et ce indépendamment du fait qu'il s'agisse des CFF ou de chemins de fer privés.

5. Comme mentionné au chiffre 2, les conséquences financières sur les chemins de fer privés des nouveaux concepts de trafic marchandises des CFF doivent être examinées de façon approfondie. Pour ce faire, il faut d'abord élaborer les bases chiffrées nécessaires.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 24. April 1991*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 24 avril 1991*

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

Ueberwiesen – Transmis

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

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Herr **Jaeger** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Der Nachtrag I zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe 1991 umfasst Zahlungskredite von 203,7 Millionen Franken. Für Gebäude werden Zusatzkredite und neue Verpflichtungskredite von 46,3 Millionen Franken beantragt.

In der Erfolgsrechnung wirken sich vorab der höhere Teuerungsausgleich sowie dessen Einbau in die Renten aus. Darüberhinaus sind beträchtliche zusätzliche Mittel beim Zinsaufwand nötig.

Bei den Investitionen entfällt der grösste Teil auf den Netzausbau im Ortsruf und den rascheren Ausbau bei Natel C. Schliesslich betreffen die Verpflichtungskredite hauptsächlich neue Vorhaben, deren Schwerpunkte in den Regionen Basel und Genf liegen.

2. Die Finanzkommission erinnert daran, dass sie schon im Verlaufe der Beratungen zum PTT-Voranschlag 1991 die Aufmerksamkeit des Bundesrates auf den mit 4,5 Prozent zu tief angesetzten Teuerungsausgleich gelenkt hat. Die angemeldeten Zweifel haben sich bestätigt, musste doch seit Anfang 1991 der Teuerungssatz auf 6 Prozent erhöht werden.

Die Finanzkommission stellt wie der Bundesrat fest, dass mit den angeforderten Nachtragskreditbegehren der für 1991 budgetierte Gewinn von 55 Millionen Franken kaum erreicht werden kann. Sie hat den PTT daher empfohlen, alle erforderlichen Massnahmen in die Wege zu leiten, um die Ausgaben zu verringern.

M. **Jaeger** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

1. Le supplément I au budget financier de l'Entreprise des PTT pour 1991 comprend des crédits de paiements de 203,7 millions de francs. Des crédits additionnels et de nouveaux crédits d'engagement de 46,3 millions de francs sont demandés pour des immeubles.

Le compte de résultat est grevé surtout par la compensation plus élevée de renchérissement et son intégration dans les rentes. Par ailleurs, des fonds supplémentaires considérables sont nécessaires pour supporter les charges d'intérêts.

L'essentiel des investissements est destiné à l'agrandissement du réseau d'appel local et à l'extention accélérée du Natel C.

Enfin, les crédits d'engagements concernent pour l'essentiel de nouveaux travaux, dont les plus importants seront faits dans les régions de Bâle et Genève.

2. La Commission des finances a rappelé qu'au cours des délibérations sur le budget des PTT pour 1991, elle avait déjà attiré l'attention du Conseil fédéral sur le taux de renchérissement trop bas, estimé à 4,5 pour cent. Les doutes qu'elle a

manifestés se sont vérifiés puisque dès le début de 1991 il a fallu élever le taux de renchérissement à 6 pour cent.

La Commission des finances constate avec le Conseil fédéral que les crédits supplémentaires demandés ne permettront guère d'atteindre le bénéfice de 55 millions de francs budgétisé pour 1991. Elle a recommandé aux PTT de tout mettre en oeuvre pour réduire les dépenses en conséquence.

Antrag der Kommission

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Nachtrag I zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für 1991 zuzustimmen.

Darüberhinaus erachtet sie es als sinnvoll, dieses Geschäft in Anwendung von Artikel 68 des Geschäftsreglements des Nationalrates gemäss schriftlichem Verfahren (Kategorie V der Beratungsweise) zu behandeln.

Proposition de la commission

La Commission des finances unanime vous propose d'approuver le supplément I au budget financier de l'Entreprise des PTT pour 1991.

Par ailleurs, elle estime que cet objet peut être traité selon la procédure écrite, en application de l'article 68 (catégorie V des débats) du règlement du Conseil national.

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 Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

108 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 90.046

**Voranschlag 1991. Nachtrag I
Budget 1991. Supplément I**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. Mai 1991
Message et projet d'arrêté du 1er mai 1991

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen-
und Materialzentrale, 3000 Bern
S'obtiennent auprès de l'Office central fédéral
des imprimés et du matériel, 3000 Berne

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Jaeger, Berichterstatter: Es geht um ein sogenanntes Routinegeschäft, um den Nachtrag I zum Voranschlag 1991. Ein Geschäft, das alle Jahre kommt, ein Geschäft, das niemanden vom Sessel reisst und eigentlich auch keine Wellen wirft – im Normalfall. Ich möchte nicht dramatisieren, aber ich muss immerhin – auch im Namen der Kommission – feststellen, dass es diesmal wahrscheinlich doch um mehr geht als um ein Routinegeschäft.

Postulat der Verkehrskommission Zusammenarbeit SBB, PTT, konzessionierte Transportunternehmen

Postulat de la Commission des transports et du trafic Collaboration entre les CFF, les PTT et les Entreprises de transport concessionnaires

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3038
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	886-888
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 954

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.