

sprünglichen Projekt ausdrücklich empfohlen hat, die PTT anzuhalten, die Zahl von 25 Postcheckämtern massiv einzuschränken. Diese Forderung wurde von der parlamentarischen Arbeitsgruppe Apoco übernommen. Das neue Konzept entspricht dieser Vorgabe: es besteht aus sechs dezentralen Verarbeitungszentren für die Datenerfassung der Zahlungsaufträge der Postkonto-Inhaber und einem Rechenzentrum in Bern für die Kundendatenbank und Kontobewirtschaftung. Die 6-Zentren-Lösung erlaubt eine optimale Auslastung der technischen Kapazität der Anlagen dank einer gleichmässigen Aufteilung des Belegvolumens. Die PTT sehen je ein Zentrum in den Regionen Westschweiz, Bern, Nordwestschweiz, Zentralschweiz/Tessin, Zürich und Ostschweiz vor. Mit dieser Struktur haben die PTT bereits sprachliche und regionale Überlegungen berücksichtigt und sich gegen eine extrem zentralisierte Lösung entschieden. Zurzeit laufen Studien über die genauen Standorte.

Der erforderliche Rahmenkredit für das neue Projekt beträgt 138,8 Millionen Franken, das ursprüngliche Konzept dagegen 520 Millionen Franken. Die Einsparung von rund 380 Millionen Franken resultiert hauptsächlich aus der Reduktion der Zahl von Verarbeitungszentren. Für bauliche Anpassungen in diesen sechs Zentren und im Rechenzentrum sind insgesamt lediglich 5,5 Millionen Franken eingestellt. Neubauten oder grosse Umbauten sind damit ausgeschlossen. Massgebend bei der Standortwahl ist deshalb auch die bereits vorhandene Infrastruktur. Gegenüber heute können die PTT mit dem neuen System jährlich rund 33 Millionen Franken einsparen, was angesichts ihrer schwierigen finanziellen Lage eine absolute Notwendigkeit darstellt.

Die PTT-Betriebe sind gemäss PTT-Organisationsgesetz verpflichtet, ihr Unternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Der Bundesrat kann die PTT somit nicht dazu anhalten, zwar historisch gewachsene, heute jedoch überholte und zu kostspielige Strukturen aufrechtzuerhalten.

Die PTT versuchen aber überall dort, wo es wirtschaftlich und technisch machbar und von den Arbeitsabläufen her sinnvoll ist, Arbeitsplätze in Randregionen zu verlegen.

So bieten die Postdienste mit ihren rund 3900 Poststellen heute praktisch in den meisten Gemeinden Arbeitsplätze an. Die Fernmeldedienste haben zur Entlastung des Auskunftsdiens (Telefon 111) Verkehr in Randregionen mit etwa 140 Arbeitsplätzen in Schiers, Chur, Sion, Thun, Neuenburg, Porrentruy und Uster umgeleitet. In Bellinzona und Thun sind zentrale Reparaturwerkstätten aufgebaut worden, und die Auslagerung weiterer Werkstattbetriebe wird geprüft. Auch bei der Standortwahl der geplanten Ausbildungszentren werden regionale Gesichtspunkte berücksichtigt.

Im Bereich der Datenverarbeitung haben die PTT in Sion, Sierre, Bulle, Neuchâtel, Chur und Meggen dezentrale EDV-Stützpunkte mit einer ganzen Anzahl Arbeitsplätzen aufgebaut.

Das Automationsprojekt der PTT mit weiterhin sechs regionalen Verarbeitungszentren steht deshalb nicht in Widerspruch zu den Anstrengungen des Bundesrates, Bundesämter zu dezentralisieren.

2. Beschäftigung von teilinvalidem PTT-Personal?

Der regalfreie Postzahlungsverkehr ist mit gegenwärtig noch rund 2650 Stellen zu personal- und damit zu kostenintensiv.

Die PTT müssen mit der Automation ihre Dienstleistungen verbessern und gleichzeitig den Kostensteigerungen mit Rationalisierungen begegnen, wollen sie sich im harten Zahlungsverkehr-Markt behaupten. Sie werden sich jedoch auch künftig anstrengen, Beschäftigungsmöglichkeiten für teilinvalides Personal bereitzustellen.

3. Aufrechterhaltung von 25, mindestens aber von 11 Postcheckämtern

Die PTT müssen bei den 6 regionalen Verarbeitungszentren auf gute Verkehrsverbindungen achten, denn die Zahlungsaufträge der Kontoinhaber an ihr Zentrum und die Belege für die Kunden werden noch während vielen Jahren in Papierform auf dem Postweg spediert werden. Es ist nicht zu erwarten, dass in absehbarer Zeit die Mehrheit der Postkontoinhaber ihren Zahlungsverkehr rein elektronisch abwickelt. Jedes wei-

tere Zentrum würde schätzungsweise Mehrinvestitionen von 8 bis 17 Millionen Franken verursachen (je nachdem, ob teure Neubauten oder lediglich Umbauten nötig würden). Entsprechend würden die Personal- und Betriebskosten steigen und die jährlichen Einsparungen von 33 Millionen Franken des Projektes absinken. Mehr als 6 Zentren kommen wegen einer nicht mehr optimalen Auslastung und den negativen finanziellen Auswirkungen nicht in Betracht.

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

92.3077

Interpellation Duvoisin Tod des Simplon-Express Mort du Simplon-Express

Wortlaut der Interpellation vom 11. März 1992

1. Hat der Bundesrat für die Bahnlinien, die durch den Jura führen, eine Politik? Wenn ja, welche?
2. Beabsichtigt der Bundesrat, diese Linien mittel- oder langfristig durch eine Taktik der allmählichen Aufhebung der internationalen und regionalen Verbindungen stillzulegen?
3. Lässt der Bundesrat bewusst zu, dass der schweizerisch-französische Jura zu einer wirtschaftlichen und kulturellen Wüste verkommt, weil für die Bahnverbindungen nichts unternommen wird?

Texte de l'interpellation du 11 mars 1992

1. Le Conseil fédéral conduit-il une politique de liaisons ferroviaires transjurassiennes, et laquelle?
2. Le Conseil fédéral entend-t-il, à moyen ou long terme, désaffaiblir ces liaisons par la tactique du démantèlement progressif des relations internationales et régionales transjurassiennes?
3. Admet-il délibérément que les régions de l'Arc jurassien franco-suisse se transforment en désert économique et culturel faute de liaisons ferroviaires revivifiées?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Béguelin, Brunner, Christiane, Carobbio, Caspar, Chevallaz, Etique, Haering, Binder, Hafner, Ursula, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Mamie, Pidoux, Ruffy, Savary (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le nouvel horaire des liaisons ferroviaires internationales présente plusieurs modifications importantes, dont notamment la suppression des trains de nuit Paris–Milan, via Vallorbe et Lausanne, sans rupture de charge. Une solution de remplacement par Genève, avec rupture de charge et passage de douane est prévue. La décision paraît découler d'une politique délibérée de démantèlement progressif des liaisons ferroviaires internationales et régionales transjurassiennes. Cette politique serait extrêmement préjudiciable à l'avenir économique et culturel de la vaste région de l'arc jurassien franco-suisse, actuellement en voie de développement difficile.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Mai 1992

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 13 mai 1992*

L'ancien «Simplon-Express» était un train international de nuit qui reliait Paris à Belgrade via Vallorbe–Lausanne–Brigue–Venise–Trieste. Au cours de ces dernières années, son taux d'occupation a diminué progressivement sur le tronçon français; l'année dernière, il s'est même effondré en raison des troubles politiques en Yougoslavie. Les chemins de fer français (SNCF)

n'étant donc plus disposés à faire circuler ce convoi au départ de Paris, la mesure entrera en vigueur au changement d'horaire du 31 mai 1992.

Les CFF manifestent néanmoins un certain intérêt pour le maintien d'une liaison de nuit avec l'Italie et les Balkans. Faute d'un volume de trafic suffisant, il n'a cependant plus été possible de choisir Vallorbe comme gare de départ. Les CFF se sont donc décidés à faire circuler le Simplon-Express à partir de Genève.

Cette modification se justifie par trois raisons évidentes:

– le volume de trafic entre la ville et l'aéroport de Genève peut être mis à profit;

– il est possible d'établir une correspondance à Genève pour les voyageurs venant de Paris en TGV;

– les CFF peuvent conduire le Simplon-Express dans le sillon horaire du train No 1949 (Genève–St-Maurice), qui pourra ainsi être supprimé.

On procédera de la même manière dans le sens inverse, le Simplon-Express remplaçant l'actuel train direct Brigue–Genève. Si la SNCF revenait sur sa décision au cours des années à venir et qu'elle demandait à nouveau une liaison directe Paris–Italie–Balkans, l'ancien parcours pourrait être rétabli sans problème en Suisse.

Le Conseil fédéral n'a absolument pas l'intention de «transformer l'arc jurassien franco-suisse en un désert économique et culturel», comme le craint l'auteur de l'interpellation.

Le Simplon-Express circulait très tôt le matin et très tard le soir.

De plus, il reliait Lausanne à Vallorbe sans arrêt, ne profitant guère à la population locale.

Par ailleurs, il convient de répéter que c'est la France, et non la Suisse, qui est à l'origine de la décision de supprimer la paire de trains en question.

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

92.3084

Interpellation Keller Rudolf

Gefährdung der Nordwestschweizer Bevölkerung durch Atommülltransporte

Transports de déchets nucléaires.

Mise en danger de la population du nord-ouest de la Suisse

Wortlaut der Interpellation vom 11. März 1992

Einem in den letzten Tagen veröffentlichten Flugblatt der Umweltorganisation Greenpeace ist zu entnehmen: «Die Atommüllzüge stehen oft stundenlang auf unbewachten Rangierbahnhöfen herum oder laufen bei der Durchfahrt durch Bahnhöfe (z. B. Rangierbahnhof Muttenz oder Basler Bahnhof und SNCF) Gefahr, mit einem rangierenden oder kreuzenden Güterzug mit brennbarem Gefahrgut zu kollidieren.»

Die Risikoerfassung beim Transport gefährlicher Güter auf Schiene und Strasse ist bekanntermassen eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren. Trotzdem erstaunt es einigermassen, dass – gemäss Aussagen von Greenpeace – für den Transport von Atommüll keine Sicherheitsvorkehrungen in Szene gesetzt werden.

Ich ersuche darum den Bundesrat um eine grundsätzliche Stellungnahme unter Würdigung aller Aspekte des Umweltschutzrechts.

Fragen an den Bundesrat:

1. Sind die Feststellungen von Greenpeace in allen Punkten zutreffend, und bestehen erhebliche Risiken für die Nordwestschweizer Bevölkerung durch den Transport von Atommüll auf dem Schienenweg?

2. Ist es zutreffend, dass die SBB für Transporte solcher Art keinerlei zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen treffen und dass mit A-Müll beladene Waggons stundenlang und völlig unbe wacht herumstehen (laut Greenpeace in Muttenz und Basel)?

3. Ist es zutreffend, dass weder Polizei noch Feuerwehr und andere Sicherheitsorgane über die Abwicklung solcher Transporte informiert werden?

Texte de l'interpellation du 11 mars 1992

Selon un tract publié ces derniers jours par l'organisation écologiste Greenpeace, il n'est pas rare que des trains chargés de déchets nucléaires restent stationnés pendant des heures dans des gares de triage ne faisant l'objet d'aucune surveillance ou qu'ils risquent, en traversant des gares (par exemple la gare de triage de Muttenz ou les gares suisse et française de Bâle) d'entrer en collision avec un convoi de marchandises dangereuses combustibles en train de manoeuvrer ou venant en sens inverse.

Comme chacun le sait, le risque en cas de transport de marchandises dangereuses par le rail et la route est insuffisamment pris en compte dans les mesures de protection de l'environnement. Mais il est tout de même étonnant que – au dire de Greenpeace – aucune mesure de sécurité ne soit prise pour le transport de déchets nucléaires.

Je prie donc le Conseil fédéral de donner son avis, d'une façon générale, sur cette question en tenant compte de tous les aspects de la législation sur la protection de l'environnement.

Mes questions sont les suivantes:

1. Les affirmations de Greenpeace sont-elles absolument véridiques et existe-t-il des risques considérables pour la population du nord-ouest de la Suisse lors du transport de déchets nucléaires par le rail?

2. Est-il vrai que les CFF ne prennent pas de mesures de sécurité supplémentaires pour des transports de ce type et que des wagons contenant des déchets nucléaires restent stationnés pendant des heures sans aucune surveillance (à Muttenz et Bâle selon Greenpeace)?

3. Est-il vrai que ni la police, ni les pompiers, ni d'autres organes de sécurité ne sont informés de ces transports?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bischof, Borradori, Maspoli, Ruf, Scherrer Werner, Stalder (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

Für den Transport radioaktiver Stoffe sind in internationalen Abkommen und nationalen Gesetzen und Verordnungen für alle Verkehrsträger entsprechende Vorschriften festgelegt. Diese Vorschriften basieren auf Empfehlungen der Internationalen Atomenergieorganisation (IAEO), sie werden neuen Erkenntnissen ständig angepasst.

Der Transport radioaktiver Stoffe erfolgt in international normierten und geprüften speziellen Behältern. Die Behälter zum Transport von abgebrannten Brennelementen sind so ausgelegt, dass ihre Integrität und Dichtigkeit auch bei sehr schweren Bahn- oder Strassenverkehrsunfällen gewährleistet bleiben. Weltweit werden jährlich Hunderte von Transporten problemlos durchgeführt. Dabei hat sich kein Unfall mit radiologischen Folgen ereignet.

Jeder Transport ist bewilligungspflichtig. Die Bewilligung wird vom Bundesamt für Energiewirtschaft erteilt, wenn die internationalen und nationalen atomrechtlichen Bestimmungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe eingehalten sind. Was die allgemeine Risikoerfassung beim Transport gefährlicher Güter anbelangt, trifft es nicht zu, dass in diesem Bereich eine Schwachstelle im Umweltschutzverfahren besteht. Verkehrswege (Schiene, Strasse, Rhein), auf denen gefährliche Güter transportiert werden, fallen unter den Geltungsbereich der am 1. April 1991 in Kraft getretenen Störfallverordnung.

Interpellation Duvoisin Tod des Simplon-Express

Interpellation Duvoisin Mort du Simplon-Express

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3077
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1240-1241
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 324

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.