

frastruktur mit entsprechend tieferen Personalbeständen bei Fahr- und Unterhaltspersonal für den Betrieb ausreichen. Es kann davon ausgegangen werden, dass das inzwischen recht zahlreich vorhandene moderne Rollmaterial von einem neuen Betreiber übernommen oder im Agglomerationsverkehr eingesetzt werden könnte. Andererseits entlastet der Verzicht auf abgeschriebene ältere Fahrzeuge das Unterhaltsbudget natürlich merklich.

4. Die SBB anerkennen ihre soziale Verantwortung als Arbeitgeber, führen notwendige Personalmassnahmen sozialverträglich durch und vermeiden soziale Härtefälle. Sie bekräftigen im Rahmen eines Contrat social mit ihren Personalverbänden insbesondere ihre Beschäftigungsgarantie im Zusammenhang mit betriebsorganisatorischen Veränderungen. Die Personalverbände ihrerseits sind sich bewusst, dass solche Veränderungen von ihren Mitgliedern berufliche und geographische Flexibilität verlangt. Ein Abbau ist damit nur im Rahmen der natürlichen Abgänge möglich, was den Spielraum zeitlich etwas einschränkt. Umlagerungen auf Privatbahnen hingegen sind problemlos.

5. Es war nicht Aufgabe der Groupe de réflexion – Herr Flücker –, die Betriebsführung jeder einzelnen Linie unter die Lupe zu nehmen. Im Zusammenhang mit der Regionalisierung sind jedoch gewisse beispielhafte Untersuchungen angestellt worden, ich verweise auf den Materialienband I, Teil 8. Von der Regionalisierung selbst werden die unter Punkt 1 erwähnten Effekte erwartet. Zusätzlich wurde festgestellt, dass der Automatisierungsgrad der SBB-Regionallinien tiefer ist als jener der Privatbahnen. Der Investitionsplafond zwingt die SBB, die verfügbaren Mittel möglichst ertragbringend einzusetzen, weshalb sich gewisse Investitionen auf Regionallinien nicht rechtfertigen. Bei den Kantonen ist andererseits wenig Bereitschaft zu erkennen, die Modernisierung der SBB-Linien zu finanzieren, nachdem sie jene der Privatbahnen mit erheblichen Beiträgen (bis zu 95 Prozent) mitfinanziert haben. Es wird vielmehr erwartet, dass ähnlich wie bei der Regionalisierung deutscher Bundesbahnstrecken ein «Uebergabe-Investitionsbedarf» errechnet und dem neuen Betreiber zur Verfügung gestellt wird.

6. Der Schlussbericht ist am 1. Juni 1993 gleichzeitig in deutscher und in französischer Sprache veröffentlicht worden.

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

92.3466

Motion Plattner

Impulsprogramm «Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnbau»

Programme d'impulsions «Formation et perfectionnement dans le domaine de la construction ferroviaire»

Wortlaut der Motion vom 30. November 1992

Der Bundesrat wird aufgefordert, für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten der einschlägigen Tätigkeitsbereiche ein Impulsprogramm «Eisenbahnbau» in die Wege zu leiten. Es soll sich an Praktiker und an Studierende im Nachdiplomstudium wenden, deren Interesse auf die Fragen des Eisenbahnbaues lenken und deren Wissens- und Kenntnisstand gezielt verbessern.

Wichtige Schwerpunkte des Programmes sehen wir einerseits in eisenbahnspezifischen Themen wie Trasse- und Fahrleitungsbau, Signalisation, Ausstattung von langen Eisenbahntunneln und Leittechnik; andererseits beim optimalen Vorgehen zur Behandlung komplexer Vorhaben mit ihren extrem vernetzten technischen, raumplanerischen, ökologischen und politischen Aspekten.

Ziel des über etliche Jahre zu erstreckenden Impulsprogramms ist die Schaffung von nach Grösse und Qualität genügenden schweizerischen Fachkapazitäten, welche für eine zukunftsorientierte, sach- und termingerechte Detailplanung und Bauausführung der grossen, sich über Jahrzehnte erstreckenden schweizerischen Eisenbahn-Bauvorhaben notwendig sind.

Texte de la motion du 30 novembre 1992

Le Conseil fédéral est chargé d'établir un programme d'impulsions concernant la construction ferroviaire et destiné à la formation et au perfectionnement des spécialistes des divers domaines d'activité entrant en ligne de compte. Ce programme doit être conçu pour les personnes travaillant sur le plan pratique et pour celles qui font des études post-grade, de façon à éveiller leur intérêt pour les questions touchant la construction ferroviaire et à améliorer de manière ciblée leurs connaissances.

A notre avis, ce programme devrait être axé d'une part sur des questions spécifiques à ce domaine, telles que le tracé des lignes et la construction des caténaires, la signalisation, l'équipement des grands tunnels et la technique des conducteurs, et d'autre part sur la façon optimale de procéder pour réaliser des projets difficiles soulevant une série de problèmes étroitement interdépendants sur les plans de la technique, de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique.

L'objectif à fixer à ce programme qui devra couvrir plusieurs années sera de former un nombre suffisant de bons spécialistes suisses, qui sont indispensables pour assurer, avec la compétence requise et dans les délais, la planification détaillée et la construction des grands projets ferroviaires d'avenir que notre pays devra réaliser ces prochaines décennies.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bloetzer, Cottier, Danioth, Frick, Huber, Onken, Piller, Roth, Schiesser, Schmid Carlo (10)

Plattner: Ich möchte angesichts der vorgerückten Stunde versuchen, so kurz wie möglich zu sprechen, besonders da ich gehört habe, dass der Bundesrat bereit ist, diese Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Wir alle wissen, dass wir in der Schweiz mehrere grosse Eisenbahn-Bauvorhaben vor uns haben, welche hohe Anforderungen an Wissen und Können unserer Bauingenieure stellen. Es ist aber heute so, dass die Ausbildung im Eisenbahnbau an Universitäten und technischen Hochschulen ein klares «Aschenbrödel» ist, verglichen mit der Ausbildung im Strassenbau. Die Strassenbauausbildung ist so gut, dass, wer eine Strasse oder eine Autobahn bauen will, ohne weiteres Aufträge an private Büros erteilen kann. Diese werden sachgerecht und zeitgerecht ausgeführt. Wenn das gleiche bei Bahnbau, Trasseebau oder ähnlichen Unterfangen versucht wird, führt das zu Misserfolgen. Es gibt für den Eisenbahnbau in der Schweiz kaum kompetente Baubüros, die privat sind. Nur die SBB können das.

Die SBB haben denn auch ihre eigene interne Aus- und Weiterbildung. Aber diese ist für Mitarbeiter und für die Privatbahnen und nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Das heisst nun, dass die SBB entweder alles selber machen müssen – das führt zu einem Ausbau ihrer Kapazitäten, der eigentlich gar nicht nötig wäre und der dann auch irgendwann einmal zu gross sein wird –, oder sie müssen jeweils mühsam selber Dritte ausbilden. Das ist natürlich nicht gerade eine kostengünstige Lösung.

Mein Ziel ist es nun, diesen unbefriedigenden Zustand mittels eines Impulsprogrammes zu verbessern, das gar nicht viel kosten muss. Das Ziel dieses Impulsprogrammes ist es, die Aus- und Weiterbildung von Praktikern, aber auch von Bauingenieuren im Studium gezielt zu fördern. Es geht vor allem darum, ihnen beizubringen, wie man Trassees korrekt baut. Das ist vielleicht noch relativ weitherum bekannt. Gelehrt werden müssten aber auch der Fahrleitungsbau oder z. B. der Ausbau einer korrekten Signalisation, Tunnelausstattungen – bei diesen langen Tunnels ein ganz besonders wichtiges Gebiet – und dann insbesondere auch moderne Leittechniken,

welche dichtere Zugfolgen und damit auch die bessere Ausnutzung der Strecken und somit einen billigeren Betrieb der Bahn erlauben. Die andere Seite dieses Impulsprogrammes soll aber auch eine Ausbildung in der Art und Weise beinhalten, wie man Planung und Projektgestaltung sehr komplexer, vernetzter Vorhaben unternimmt und technische, raumplanerische, ökologische und politische Aspekte gleichzeitig und zeitsparend berücksichtigt.

Wie ich gehört habe, sind die SBB an einem solchen Impulsprogramm durchaus sehr interessiert. Es würde ihnen erlauben, gewisse Planungs- und Projektarbeiten zu privatisieren; es würde zu einem besseren Wettbewerb führen. Sie könnten Geld sparen, und man hätte am Schluss erst noch eine modernere und leistungsfähigere Bahn.

Ich bitte deshalb den Bundesrat, dieser Anregung zu folgen und die Motion oder allenfalls das Postulat entgegenzunehmen.

Bundespräsident Ogi: Ich habe am Schluss gehört, dass Herr Plattner einverstanden ist, wenn der Bundesrat die Motion als Postulat entgegennimmt. Das notwendige gesetzliche Instrumentarium ist vorhanden. Wir können deshalb die Anliegen des Motionärs bedürfnisorientiert prüfen. Ich beantrage Ihnen, die Motion als Postulat zu überweisen.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

93.3262

Dringliche Interpellation Bloetzer Alpentransitachse Lötschberg-Simplon Interpellation urgente Bloetzer Nouvel axe ferroviaire Loetschberg-Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Am 27. September 1992 haben Volk und Stände mit klarem Mehr zum Alpentransit-Beschluss ja gesagt. Damit war eine unabdingbare Voraussetzung gegeben zur Ratifizierung des vom Bundesrat mit der EG ausgehandelten Transitabkommens und zur Umsetzung einer dynamischen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Der Alpentransit-Beschluss ist aber nicht nur Teil des Transitabkommens, sondern er übernimmt mit dem Lötschberg-Basistunnel auch die Verbindungsfunktion zwischen der Nationalstrasse N 6 im Kanton Bern und der Nationalstrasse N 9 im Rhonetal und damit einen Nationalstrassenersatz, welcher finanziell durch Teile der Treibstoffzolleinnahmen gewährleistet wird. Der Alpentransit-Beschluss wurde denn auch von den direkt betroffenen Ständen und von allen Westschweizer Kantonen massiv unterstützt.

Wenn heute, kein Jahr nach dem Volksentscheid zum Alpentransit-Beschluss, in den Medien bekannt wird, dass der Bau des Lötschberg-Basistunnels und damit diejenige Alpentransitachse, die am raschesten in Betrieb genommen werden kann, im Bundesrat in Frage gestellt werden, löst dies in weiten Kreisen Verunsicherung aus. Es geht dabei um nicht weniger als um die Glaubwürdigkeit unserer nationalen Politik und um die Vertrauenswürdigkeit der Schweiz als Verhandlungspartnerin im Aufbau des neuen Europas. Auf diese Glaubwürdigkeit sind wir gerade nach dem Ausgang der Abstimmung vom 6. Dezember 1992 besonders angewiesen. Der Bundesrat wird deshalb ersucht, folgende Frage zu beantworten: Ist der Bundesrat bereit, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, das heisst auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und termingerecht zu realisieren, wie dies von Volk und Ständen beschlossen wurde?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

Le 27 septembre 1992, le peuple et les cantons ont adopté à une forte majorité l'arrêté sur le transit alpin. C'était là une

condition indispensable à la ratification de l'accord sur le transit que le Conseil fédéral avait négocié avec la CE et à la réalisation d'une politique des transports dynamique et orientée vers l'avenir. Cependant, l'arrêté sur le transit alpin ne fait pas seulement partie de l'accord sur le transit; il assure aussi, par l'intégration du tunnel de base du Lötschberg, la liaison entre la route nationale N 6 dans le canton de Berne et la route nationale N 9 dans la vallée du Rhône et par conséquent, il fournit une solution de remplacement à la construction d'une route nationale financée par une partie des recettes des droits de douane perçus sur les carburants. L'arrêté fédéral sur le transit alpin a d'ailleurs été soutenu par les cantons directement intéressés, notamment par tous ceux de la Suisse occidentale.

Le fait qu'aujourd'hui, moins d'un an après le verdict populaire en faveur de l'arrêté sur le transit alpin, les médias annoncent que le percement du tunnel de base du Lötschberg, c'est-à-dire la construction de l'axe transalpin qui pourrait être mis en exploitation le plus rapidement, est remise en question par le Conseil fédéral, crée une grande perplexité dans la population. Il y va ni plus ni moins de la fiabilité de notre politique et de celle de la Suisse en tant que partenaire dans la construction de la nouvelle Europe. Or, vu l'issue de la votation du 6 décembre 1992, il est essentiel que nous restions crédibles. Par conséquent, le Conseil fédéral est prié de répondre à la question suivante: Le gouvernement est-il prêt à appliquer l'arrêté sur le transit alpin et à réaliser sans retard et dans les délais impartis ses éléments essentiels, y compris le tunnel de base du Lötschberg, comme le peuple et les cantons l'ont décidé?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Béguin, Bühler Robert, Büttiker, Cavadini Jean, Cottier, Coutau, Danioth, Delalay, Flückiger, Huber, Küchler, Loretan, Martin Jacques, Morinoli, Petitpierre, Piller, Plattner, Reymond, Rhyner, Roth, Schiesser, Ziegler Oswald, Zimmerli (24)

Bloetzer: Zu Beginn der laufenden Session habe ich gemeinsam mit 24 Mitunterzeichnern eine dringliche Interpellation mit folgender Frage eingereicht:

Ist der Bundesrat bereit, den Alpentransit-Beschluss mit allen seinen wesentlichen Elementen, das heisst auch den Lötschberg-Basistunnel, ohne Verzug und termingerecht zu realisieren, wie dies von Volk und Ständen beschlossen wurde?

Ich will die Interpellation kurz begründen: Durch Mitteilungen in den schweizerischen Medien ist bekannt geworden, dass der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartementes dem Bundesrat den Vorschlag unterbreitete, aus Spargründen auf die Realisierung der Lötschberg-Simplon-Achse zu verzichten. Wenn kein Jahr nach dem Volksentscheid der Bau des Lötschberg-Basistunnels im Bundesrat in Frage gestellt wird, so löst dies in weiten Kreisen der Westschweiz und der direkt betroffenen Kantone Verunsicherung und Empörung aus. Eine solche Möglichkeit muss denn auch klar abgelehnt werden, ist sie doch aus verkehrspolitischen Gründen unangemessen und muss sie doch aus staatspolitischen Gründen als unannehmbar bezeichnet werden.

Der Bundesbeschluss vom 4. Oktober 1991 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), welcher Gegenstand der Volksabstimmung vom 27. September 1992 war und von Volk und Ständen mit klarem Mehr angenommen wurde, umfasst den Ausbau von zwei Nord-Süd-Transitachsen als Gesamtsystem, nämlich die beiden bekannten Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die beiden Nord-Süd-Eisenbahn-Alpentransversalen sollen den Güter- und Reisetransit durch die Schweiz erleichtern und den Anschluss unseres Landes und seiner Regionen, insbesondere auch der Westschweiz, an das europäische Eisenbahnnetz verbessern. Gemeinsam mit dem Transitabkommen mit der EG stellen sie sicher, dass der Gütertransitverkehr durch die Schweiz auch in Zukunft zum weitaus grössten Teil auf der Schiene abgewickelt wird. Zudem erfüllt das Alpentransitprojekt die nationale Aufgabe, die beiden Randkantone Tessin und Wallis besser mit dem schweizerischen Mittelland zu verbinden. Ueberdies übernimmt die Lötschberg-Simplon-Achse auch die Verbindungsfunktion zwischen der National-

Motion Plattner Impulsprogramm «Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnbau»

Motion Plattner Programme d'impulsions «Formation et perfectionnement dans le domaine de la construction ferroviaire»

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
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	92.3466
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	469-470
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 065

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.