

der Bundesrat ebenfalls dazu Stellung nehmen müssen. Wenn Sie die Rechnung der SBB betrachten, dann werden Sie einsehen müssen, dass Cargo Domizil in dieser Form aus finanziellen Überlegungen nicht mehr weiter so betrieben werden kann. Wir brauchen eine Anpassung.

Herr Schiesser hat von einer Vision gesprochen. Ich teile die Auffassung, dass wir auch eine Vision für den Regionalverkehr entwickeln müssen. Im Rahmen des Leitbildes werden wir das tun. Aber auf der anderen Seite müssen wir auch die Modernisierung der Bundesbahnen fördern. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass uns die Eisenbahnentwicklung in Italien, Frankreich, Deutschland «überrollt» hat. Wenn Sie die schönen Bilder der Pendolini, der TGV und auch der ICE sehen, dann müssen Sie sagen: Wir waren einmal an der Spitze, aber heute sind wir es nicht mehr. Es ist dringend notwendig, dass wir jetzt modernisieren, nachdem auch unsere Transitachsen Höhendifferenzen von bis zu 1200 Metern zu überwinden haben, sonst haben wir keine Chance mehr, im internationalen Eisenbahnverkehr mithalten zu können. Wir brauchen diese Basistunnel, diese neuen Eisenbahnlinien, damit wir international wieder bei den Leuten sind.

Ich kenne die Sorgen des Kantons Aargau, Herr Huber. Ich anerkenne auch, dass wir mit dem Strom des Kantons Aargau, der 60 Prozent seiner Produktion verkauft und auch gut dafür bezahlt wird, fahren. Ich weiss, dass der Aargau ein bahnfreundlicher Kanton ist. Wir haben zwar nicht nur gute Erfahrungen mit dem Huckepack gemacht, aber wir haben die Problematik miteinander regeln können. Ich muss Ihnen einfach sagen – denken auch Sie darüber nach, Herr Huber –: Die Erlöse aus dem Regionalverkehr decken nur rund 30 Prozent der Betriebskosten; diese Schere ist langfristig einfach nicht zu verantworten. Deshalb braucht es diese Analyse der Strecken, und es braucht ein Angebot, das auf die Bedürfnisse der Regionen zugeschnitten ist.

In diesem Zusammenhang halte ich fest, dass wir mit dieser Groupe de réflexion, mit dieser Analyse, dieser Situationsdarstellung eine Offenlegung der Problematik der SBB vorgenommen haben, und jetzt beginnt die politische Knochenarbeit. Jetzt kommen die Entscheide, und da möchte ich Sie alle einladen – auch die Herren Schiesser, Huber, Onken, Bühler Robert –, mitzuhelfen, den SBB die Zukunft zu ermöglichen, die sie verdienen. Sie haben gute Arbeit geleistet. Ich möchte allen Beamten bestens danken. Die SBB sind auch bereit, im Sinne von Herrn Bühler Robert selber Massnahmen zu treffen. Aber wenn ich Ihnen gut zugehört habe, gehen die schon eingeleiteten Massnahmen für Herrn Onken bereits zu weit. Im übrigen hat Herr Onken viel gesagt, was ich gerne mit ihm im Detail besprechen möchte. Auch bei der Bodenseefähre diktiert die Mittel unsere Möglichkeiten. Wir werden prüfen, ob eine Treibstoffzollverwendung möglich ist. Bis jetzt hatten wir den Eindruck, dass das vom Gesetz her nicht möglich ist. Sie sind anderer Meinung. Aber ich kann Ihnen sagen, dass wir seit längerer Zeit mit Kantonen in Verhandlung sind. Der Regierungsrat, der da geschimpft hat – lassen Sie ihn freundlich grüssen –, hat bereits auch in anderen Fällen etwas vorlaut Sachen kritisiert; wir müssen das zur Kenntnis nehmen. Wir versuchen, Lösungen anzubieten, und die Stunde der Wahrheit wird auch für Sie schlagen, wenn ich Ihnen nächstes Jahr – so hoffe ich – das Leitbild präsentieren darf.

Bühler Robert, Berichterstatter: Die Diskussion könnte ein falsches Bild hinterlassen. Im Auftrage der geschlossenen GPK habe ich vorzutragen versucht, dass es uns mit der ersten Forderung – Durchsetzung der Sparanstrengungen – ernst ist. Das fordert aber auch uns heraus. Ich möchte hier festhalten: Auch im Regionalverkehr ist nicht mehr alles machbar, sonst werden wir die SBB nie sanieren können. Es gibt einfachere, wirtschaftlichere Lösungen als solche maximale, überdimensionale grosse Projekte. Ich sage das vor allem deshalb, weil die Direktion jetzt gewillt ist, solche Sparanstrengungen durchzuziehen. Stärken wir dieser Direktion den Rücken!

Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1992

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

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

93.3053

Interpellation Flückiger

Grünbuch über die Zukunft der SBB

Livre vert sur l'avenir des CFF

Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1993

Im Januar 1993 veröffentlichte die Groupe de réflexion ein Grünbuch über die Zukunft der SBB (Zwischenbericht an den Chef des EVED). Die Groupe de réflexion hat die Absicht, diesen Zwischenbericht mit den interessierten Kreisen und insbesondere mit den Direktoren, welche in den Kantonen für den öffentlichen Verkehr zuständig sind, zu diskutieren. Leider wurde der Bericht nicht auch in französischer Sprache veröffentlicht, was zu vielen Missverständnissen führte. Deshalb bitte ich den Bundesrat, die folgenden Fragen in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu beantworten (eventuell schriftlich, obwohl das im Reglement des Ständerates nicht vorgesehen ist).

1. Die Groupe de réflexion geht vom – schwerlich akzeptierbaren – Grundsatz aus, dass die Kantone für den gesamten regionalen Personenverkehr aufkommen (S. 109 des Berichtes). Die Linie Delsberg–Pruntrut würde beispielsweise praktisch nicht mehr bedient. Welche Kosten würden den einzelnen Kantonen entstehen, wenn sie für den Regionalverkehr aufkommen müssten? Welche Form des Finanzausgleichs ist vorgesehen? Und welche tatsächlichen Einsparungen würden erzielt, wenn man von der Gesamtbelastung von Bund und Kantonen ausgeht?

2. Nach den Angaben des Zwischenberichtes würden die Reduktion des Netzes um 17 Prozent und der Abbau des regionalen Personenverkehrs gesamthaft eine Einsparung von 850 Millionen Franken erbringen (S. 110). Wie wurde dieser Betrag errechnet?

3. Da ein bedeutender Teil der Kosten durch die Infrastruktur der Hauptlinien und der grossen Bahnhöfe verursacht wird, würden eine teilweise Aufhebung des Regionalverkehrs und die Schliessung von Nebenlinien den Personalbestand der Hauptlinien nur unwesentlich beeinflussen. Auf diesen Linien müsste das Betriebspersonal auf jeden Fall vorhanden sein,

um den Schnellzugs- und den Intercity-Verkehr zu gewährleisten. Die Infrastrukturkosten (Zinsen, Unterhalt, Abschreibungen) würden praktisch unverändert bleiben.

Hat man diesen beschränkten Handlungsspielraum bei der Berechnung der erhofften Einsparungen berücksichtigt?

Was geschieht nach diesen Vorstellungen mit dem Rollmaterial, welches auf den Regionallinien verwendet wird? Es besteht oft aus Lokomotiven und Wagen, welche wegen ihres Alters nicht mehr weiterverkauft werden könnten.

4. Wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass der Bund nach geltendem Recht nicht Tausende von Personen von einem Tag auf den anderen entlassen kann und dass vorzeitige Pensionierungen bedeutende Kosten nach sich ziehen?

5. Die Liste der unrentablen 17 Prozent der SBB-Linien enthält Strecken von regionaler Bedeutung, so zum Beispiel La Chaux-de-Fonds–Neuenburg. Hat die Groupe de réflexion untersucht, mit welchen Rationalisierungsmaßnahmen der Kostendeckungsgrad einiger dieser Linien verbessert werden könnte?

6. Wann wird das Grünbuch in französischer und in italienischer Sprache veröffentlicht?

Texte de l'interpellation du 1er mars 1993

En janvier 1993, le groupe de réflexion a publié son «*Livre vert*» sur l'avenir des CFF (Rapport intermédiaire au chef du DFTCE). Le groupe de réflexion a l'intention de discuter ce rapport intermédiaire avec les milieux concernés et plus particulièrement avec les directeurs des transports des cantons. Malheureusement le rapport n'a pas été publié en langue française, ce qui a conduit à de nombreux malentendus. Aussi je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes en allemand, français et italien (éventuellement par écrit, même si le règlement du Conseil des Etats ne le prévoit pas):

1. Le groupe de réflexion part du principe, difficilement acceptable, que les cantons peuvent prendre à leur compte l'ensemble du trafic voyageurs régional (p. 109 du rapport). Pour l'exemple on peut citer la ligne Delémont–Porrentruy qui ne serait pratiquement plus desservie. Quelles charges en résulteraient pour les différents cantons s'ils devaient reprendre le trafic régional? Quelle forme de péréquation financière est envisagée et quelles seraient finalement les véritables économies réalisées, cantons et Confédération confondus?

2. Selon les indications fournies par le rapport intermédiaire (p. 110), la réduction du réseau de 17 pour cent et le démantèlement du trafic régional devraient permettre une économie globale de 850 millions de francs. De quelle manière a été calculé ce montant?

3. Sachant qu'une partie importante des coûts est engendrée par l'infrastructure des grandes lignes et grandes gares, force est de voir qu'une suppression partielle du trafic régional et la fermeture de lignes secondaires n'auront que peu d'influence sur les effectifs du personnel des lignes principales. Sur ces lignes, les agents d'exploitation devront être de toute manière présents pour assurer le trafic des trains directs et intercity. Dès lors, les frais d'infrastructure (intérêts, entretien, amortissement) demeureront pratiquement inchangés. A-t-on tenu compte de ces contraintes dans le calcul des économies escomptées?

En outre, qu'advient-il, dans les mêmes calculs, du matériel roulant utilisé sur les lignes régionales constitué souvent de locomotives et wagons dont l'ancienneté exclut qu'ils soient revendus, faute d'acheteurs?

4. A-t-il été tenu compte du fait que la Confédération sur la base de la législation existante ne pourra du jour au lendemain licencier des milliers de personnes et que dans le cas de retraites anticipées, cela engendrera d'importants coûts?

5. La liste du 17 pour cent des lignes CFF non rentables comprend des parcours d'importance régionale, tel Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds. Le groupe de réflexion a-t-il examiné avec quelles mesures de rationalisation la couverture des coûts de quelques-unes de ces lignes pourrait être améliorée?

6. Quand le «*Livre vert*» sera-t-il publié en français et en italien?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cottier, Delalay, Petitpierre, Roth, Salvioni (6)

M. Flückiger: Monsieur le Président de la Confédération, les explications, remarques et observations que vous venez de faire ont déjà répondu largement, partiellement quant à certains aspects, à l'interpellation que je vais tout de même développer.

En janvier 1993, le groupe de réflexion sur l'avenir des CFF publiait son désormais célèbre «*Livre vert*», en tant que rapport intermédiaire au chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. Le chapitre consacré au trafic régional a provoqué une vive émotion, en particulier au sein de la population de l'Arc jurassien, puisque six lignes de notre région sont jugées peu rentables et menacées de suppression à terme. Depuis la publication de ce document, le trafic régional a d'ores et déjà été supprimé sur les lignes Travers–Les Verrières et Delémont–Laufon. Le 1er juin 1993, le rapport final sur l'avenir des CFF a été publié en allemand et en français. Ses conclusions sur le trafic régional sont, dans une certaine mesure, nuancées, mais la politique du Conseil fédéral et des CFF manque encore de transparence en la matière.

Aussi, qu'il me soit permis d'examiner pertinemment certains aspects particuliers de cette politique, laquelle ne manquera pas d'influencer de manière durable l'avenir de la région jurassienne, plus précisément de mon canton, sachant qu'après la disparition du trafic voyageurs entre Boncourt (Suisse) et Belfort (France), c'est aujourd'hui le trafic marchandises qui est menacé, en attendant la suppression d'une partie des compositions CFF entre Porrentruy et Boncourt. Or, il faut se souvenir que la densité et la qualité de notre réseau ferroviaire font encore et toujours l'objet de remarques élogieuses de la part des pays voisins. Le trafic régional contribue dans une large mesure à l'obtention de ce label de qualité. De plus, bon nombre de lignes secondaires desservent des régions qualifiées de marginales ou périphériques, lesquelles sont, il est vrai, à l'écart des grands centres économiques.

L'abandon progressif des lignes ferroviaires qui desservent ces régions ne pourra qu'accentuer le sentiment des populations concernées qu'il existe une politique des transports à deux vitesses, selon que l'on se trouve sur un axe principal ou sur un axe secondaire. Après les belles promesses entendues en votation populaire sur le projet «*Rail 2000*», il y a comme un arrière-goût d'amertume. Il est clair que la dégradation constante de la situation financière des CFF, puis des collectivités publiques, nous contraint à repenser complètement la politique à l'égard des chemins de fer. L'institution du groupe de réflexion par M. Ogi, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, va dans cette direction, et on ne peut qu'approuver la démarche.

Aujourd'hui, plus personne ne conteste que le mandat de prestations des CFF, qui date de 1987, n'a pas permis de résoudre les problèmes essentiels de notre régie, entre autres au niveau du trafic des marchandises et du transport régional des voyageurs. Dans le vaste débat qui s'engage sur l'avenir des CFF, le trafic régional ne doit pas être examiné sous un angle purement ou uniquement économique. Il doit également être considéré sous l'angle de la politique régionale et de la collaboration entre les cantons et la Confédération. Les CFF demeurent un service public. Toutes leurs prestations ne doivent pas essentiellement répondre à des critères de rentabilité.

Nous sommes convaincus qu'il existe des solutions qui permettraient de concilier l'intérêt des régions concernées et les soucis de rentabilité de la régie. Pourquoi, dans ces cantons, ne pas chercher des solutions rail-route qui soient complètes et adaptées aux besoins des usagers? Personne ne met en doute la faible fréquentation de certaines lignes régionales à certains moments de la journée, mais à d'autres, comme le matin et le soir, cette fréquentation augmente sensiblement, et le rail offre à ce moment-là une qualité de service: rapidité, ponctualité, sécurité, laquelle un service de bus ne parvient pas. L'exemple de la ligne Travers–Les Verrières met en évidence certaines de ces contradictions. Après l'introduction d'un service de bus, le 23 mai dernier, la durée du trajet entre ces deux points a augmenté de vingt minutes. Bref, on peut presque parler d'incitation à utiliser la voiture privée. Pourquoi ne pas avoir maintenu une paire de trains le matin et

le soir pour permettre aux personnes travaillant dans la région de Neuchâtel de s'y rendre sans perte de temps supplémentaire?

Dans son rapport final, le groupe de réflexion est arrivé à la conclusion que, dans les conditions actuelles de la concurrence, les CFF ne peuvent pas couvrir les coûts totaux du transport des marchandises et des voyageurs, même s'ils réduisent massivement l'offre et la taille du réseau, même en augmentant considérablement l'efficacité interne et en améliorant les conditions-cadres.

Si l'Etat prend à sa charge les amortissements et les intérêts de l'infrastructure, il existe une zone comprise entre 65 et 83 pour cent du réseau actuel qui permet de maintenir constant le résultat global. J'ai trouvé ces informations aux pages 77 et 78 du rapport. C'est là qu'on nous signale les 17 pour cent du réseau qui posent un problème de coût et dont les perspectives d'amélioration de la rentabilité sont extrêmement minces. Selon les indications fournies par le rapport intermédiaire, les économies réalisées en réduisant le réseau de 17 pour cent et en démantelant le trafic régional seraient de l'ordre de 850 millions de francs. Mais la manière dont ce montant a été calculé reste peu compréhensible dans le rapport final également. C'est en particulier à ce niveau que les CFF devraient, de notre point de vue, nous fournir des renseignements plus globaux, plus détaillés, afin d'arriver à une véritable transparence des coûts. En effet, une partie importante des coûts est engendrée par l'infrastructure des grandes lignes et des grandes gares. La suppression partielle du trafic régional et la fermeture de lignes secondaires n'auront que peu d'influence sur les effectifs du personnel des lignes principales. De plus, les agents d'exploitation devront de toute manière être présents sur ces lignes pour assurer le trafic des trains directs et intercity. Par conséquent, les frais d'infrastructure devraient peu changer. Les exemples des lignes Delémont-Laufon et Travers-Les Verrières illustrent parfaitement cet état de fait. Il faut également tenir compte du matériel roulant qui, bien souvent, est dépassé, et dont la valeur marchande avoisine zéro, s'il fallait s'en séparer. Il est par conséquent logique de se poser certaines questions sur les économies qui seront véritablement réalisées avec la réduction du trafic régional.

Ces quelques remarques en matière de transparence des coûts nous amènent tout naturellement à évoquer les modes de collaboration possibles entre la Confédération et les cantons afin de permettre une exploitation plus rationnelle des lignes régionales, car les exemples les plus récents démontrent que les offres faites aux cantons pour l'exploitation de certains tronçons sont basées sur des méthodes de calcul qui laissent perplexes compte tenu des remarques que nous venons de faire. Au chapitre de la réorganisation du transport régional voyageurs, le rapport final du groupe de réflexion présente trois options. La plus intéressante est certainement celle qui prévoit que non seulement les prestations d'exploitation seraient assumées par une entreprise de transport concessionnaire, mais également que l'infrastructure serait placée sous sa compétence. Ceci concernerait particulièrement les régions où le trafic CFF est isolé et faible. Des essais pilotes sont prévus prochainement, annonce-t-on. Il nous intéresse d'en suivre les différentes péripéties. Bien qu'il soit difficile de prévoir avec précision les conséquences financières de cette régionalisation, il est certain que les entreprises concessionnaires, fonctionnant à meilleur compte que les CFF, grâce à une automatisation poussée et à un besoin en personnel moindre, pourraient effectivement être concessionnaires pour des prestations jusqu'ici servies par notre régie. On peut remarquer que cette solution permettrait une meilleure intégration de ces entreprises concessionnaires dans leur région d'activité et dans la connaissance du marché.

Cette régionalisation du trafic des voyageurs passe cependant par l'amélioration de la péréquation financière entre la Confédération et les cantons ou par une nouvelle répartition des tâches entre ces deux entités. Mais force est de reconnaître que cette question dépasse largement le seul domaine des transports et qu'elle nécessitera une volonté politique insuffisamment affirmée jusqu'ici.

J'aimerais conclure: le «Livres vert» a, lors de sa publication, jeté un certain désarroi dans les populations concernées par la suppression de lignes régionales, comme je le disais au début de mon exposé. Le rapport final sur l'avenir des CFF n'a pas levé toutes les craintes dans ce domaine. Il laisse cependant filtrer certaines ébauches de solutions qui ne demandent qu'à être expérimentées sinon concrétisées. Mais avant cela, il appartiendra aux communes, aux cantons et à la Confédération d'exprimer clairement leurs attentes en matière de trafic régional et le prix que chacun est en mesure de payer, afin que les régions périphériques ne soient pas pénalisées par une politique ferroviaire de rupture qui augmenterait encore leur relatif isolement et ne ferait qu'aggraver les déséquilibres économiques entre cantons.

Bundespräsident Ogi: Herr Flückiger stellt mit seiner Interpellation vom 1. März 1993 verschiedene Fragen zum seinerzeitigen Zwischenbericht der Gruppe de réflexion. Dieser Zwischenbericht ist überholt. Am 1. Juni 1993 hat der Bundesrat vom Schlussbericht der Gruppe de réflexion Kenntnis genommen, und verschiedene von Herrn Flückiger angesprochene Probleme werden in diesem Schlussbericht geklärt. Wir werden Herrn Flückiger die Antworten gemäss Geschäftsreglement mündlich geben, aber die schriftliche Version können Sie ebenfalls bekommen. (Das gleiche gilt für die Antworten auf die Frage der dringlichen Interpellation Bloetzer.) Ich beantworte deshalb die sechs gestellten Fragen kurz wie folgt:

1. Der Zwischenbericht – Herr Flückiger – geht nicht davon aus, dass die Kantone allein für den Regionalverkehr aufkommen sollen. Ich sage das auch an die Adresse von Herrn Onken. Vielmehr werden Ueberlegungen angestellt und Modelle entwickelt, um den stark defizitären Regionalverkehr effizienter gestalten zu können. Einsparungen werden vor allem von der Regionalisierung des Betriebes erwartet. Besonders im Regionalverkehr können kleinere ortsansässige Unternehmen in Kenntnis der spezifischen Verhältnisse oft angepasste, kostengünstigere Lösungen anbieten. Mit den Privatbahnen besteht in der Schweiz eine grössere Anzahl derartiger Unternehmen. Hingegen fehlt bisher das gesetzliche Instrumentarium, um den Betrieb von Regionallinien von den SBB auf Privatbahnen zu übertragen. Quantitative Aussagen zum Einsparungspotential sind noch nicht möglich. Hierzu sind vertiefte Studien erforderlich, ebenso zur Frage des Finanzausgleiches.

Im Rahmen einer vorgezogenen Revision des Eisenbahngesetzes und unabhängig von der Neuordnung der SBB sollen hingegen die Kantone zur Mitfinanzierung des gesamten Regionalverkehrs, unter Einschluss der SBB- und PTT-Linien, herangezogen werden. Es soll mit ihnen der Dialog aufgenommen werden. Allfällige Mehraufwendungen sollen den Kantonen via Finanzausgleich zur Verfügung gestellt werden.

2. Die – wie im Bericht ausdrücklich erwähnt – rein hypothetischen Einsparungen von 850 Millionen Franken würden sich wie folgt zusammensetzen: 100 Millionen Franken durch Verzicht auf die ganz besonders problematischen 17 Prozent des Netzes (das sind die ganz schlechten Linien), 750 Millionen Franken zusätzlich aus dem Verzicht auf jeglichen regionalen Personenverkehr ausserhalb der grossen Agglomerationen – auf etwas, worauf wir sicher nicht verzichten können. Es war den Verfassern bewusst und wurde deutlich hervorgehoben, dass sich diese Leistungen nicht ersatzlos streichen, die Einsparungen sich somit nicht realisieren liessen. Es ging darum, die finanzielle Situation der einzelnen Verkehrssegmente möglichst objektiv darzustellen, Transparenz zu schaffen. Der hohe Betrag findet seine Begründung im relativ geringen Nachfragepotential ausserhalb der Agglomerationen, dem bei entsprechend tiefen Erlösen ein ähnlicher und damit ähnlich teurer Produktionsapparat wie in den Agglomerationen gegenübersteht.

3. Entgegen den Annahmen des Interpellanten, Herrn Flückiger, liessen sich beim Wegfall des Regionalverkehrs auch auf Hauptlinien signifikante Einsparungen ermöglichen, dank der Reduktion des Unterhalts und vieler Nebenanlagen. Ich denke an Perrons, Abstellgleise, Ueberholgleise, Stromversorgung usw. Insgesamt würde ein deutlich geringerer Umfang der In-

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,

Interpellation Flückiger Grünbuch über die Zukunft der SBB

Interpellation Flückiger Livre vert sur l'avenir des CFF

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	93.3053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	466-469
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 064

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.