

ten. Sie hat die Zeichen der Zeit erkannt, und die SBB sind als Unternehmen eindeutig flexibler geworden.

Zu guter Letzt: Die Generaldirektion ist gewillt, alles zu unternehmen, damit die Bundesbahnen auch finanzierbar bleiben, dass diesem Gesamtsystem Bahn Sorge getragen wird, dass die Leistungsfähigkeit und die Leistung erhalten bleiben. Unsere Bundesbahnen sind mehr als eine Bahn, sie sind eine Institution auch des eidgenössischen Zusammenhaltes und des internationalen Verbundes.

Wir beantragen Ihnen, die Rechnungen 1993 der SBB zu genehmigen.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Ich muss Ihnen gestehen: Ich habe in diesem Rat im Zusammenhang mit der Rechnung natürlich auch schon andere Worte gehört. Ich freue mich, dass es gelungen ist, ein gutes Geschäftsjahr 1993 und damit eine doch eher positive Rechnung 1993 zu präsentieren. Ich freue mich auch – Herr Schüle hat das zum Ausdruck gebracht –, dass die SBB Kredit und Vertrauen besitzen und dass sie die Zeichen der Zeit erkannt haben.

Das heisst noch nicht, dass die SBB 1993 Gewinn erwirtschaftet hätten. Die Rechnung weist nach wie vor einen Fehlbetrag von 98 Millionen Franken auf; das sind 136 Millionen Franken weniger als die budgetierten 234 Millionen. Das ist sicher erfreulich.

Auf der anderen Seite müssen wir auch zur Kenntnis nehmen, dass die SBB 1993 auch 2121 Millionen Franken gekostet haben. Das ist bedingt durch die anhaltend negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die SBB vom Auto abhängig sind: Absatzschwierigkeiten bei der Automobilindustrie, die Krise in der europäischen Stahlindustrie und ein ruinöser Preiskampf im Transportgewerbe – Herr Onken hat es gesagt – hinterlassen ihre Spuren.

Was sicher erfreulich ist: Das Aufwandwachstum konnte dank rigoroser Kostendisziplin auf 0,6 Prozent begrenzt werden. Dazu trug – dies als Ergänzung zu dem, was Herr Schüle gesagt hat – die entspannte Zinssituation bei. Hier konnten im Vergleich zu 1992 doch 35,5 Millionen Franken gespart werden. Auch ein stabiler Personalaufwand mit einer Zunahme von nur 0,1 Prozent im Vergleich zu 1992 hat dazu beigetragen. Gleichzeitig muss ich hier festhalten, dass die Finanzen der SBB ohne Stabilisierung der Personalkosten nicht in den Griff zu bekommen sind. Trotz dem erwähnten Personalabbau haben die Personalaufwendungen auch 1993 leicht zugenommen, nicht zuletzt bedingt durch das grosse Gewicht der Sozialausgaben. Aber auch hier ist man neue Wege gegangen, auch hier darf darauf hingewiesen werden, dass ein Abbau immer sozialverträglich vorgenommen wurde und wird. Die SBB haben deshalb mit allen Personalverbänden einen Contrat social abgeschlossen, welcher die Arbeitsplätze garantiert. Die SBB haben aber auch – nachdem sie einige Stellen abgebaut haben – 600 Leute von aussen rekrutiert.

Nicht nur die Unternehmung, sondern auch die Infrastrukturrechnung der SBB schloss 1993 besser ab als budgetiert. Die Bundesbelastung blieb mit 1297 Millionen Franken 53 Millionen Franken unter dem Budget.

Diese erfreulichen Tendenzen dürfen nicht zur Euphorie verleiten. Der Bundesrat erwartet von der SBB-Generaldirektion die konsequente Weiterführung der eingeleiteten Massnahmen zur Effizienzsteigerung und deren zügige Realisierung. Neben den von den SBB vorgesehenen Optimierungen im Güterverkehr muss auch anderweitig angesetzt werden, sei es z. B. bei der Überprüfung technischer Standards, sei es bei den organisatorischen Massnahmen. Hier haben uns natürlich die Unfälle der letzten Zeit Sorgen bereitet. Die Frage nach einem Zusammenhang zwischen Rationalisierung und Vorfällen kann zwar gestellt werden, tatsächlich kann aber keiner der bedauernden Unfälle darauf zurückgeführt werden. Ganz eindeutig müssen aber Sicherheitsfragen mit allerhöchster Priorität behandelt werden, mit dem Ziel, immer wieder und rasch weitere Verbesserungen zu realisieren.

Eine grundsätzliche Verbesserung der finanziellen Lage bedarf indessen einer Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Ich erwähne u. a. die Revision des Eisen-

bahngesetzes – das ist sehr, sehr wichtig – oder die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Ich möchte Herrn Onken danken, dass er bereit ist mitzuziehen, wenn die grossen Projekte anstehen werden, die wir in diesem Rat auch noch behandeln werden.

Ich bitte Sie, die entsprechenden Massnahmen und Lösungen im Interesse des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen, und möchte Ihnen beantragen, Rechnungen und Geschäftsbericht der SBB – auch mit meinem Dank an das Personal – zu genehmigen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**A. Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993**

**A. Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993**

*Gesamtberatung – Traitement global*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2  
Titre et préambule, art. 1, 2**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

25 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

**B. Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen**

**B. Arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public**

*Gesamtberatung – Traitement global*

**Titel und Ingress, Ziff. I, II  
Titre et préambule, ch. I, II**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

26 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

93.307

**Standesinitiative Genf  
SBB-Linie St-Maurice–St-Gingolph  
Initiative du canton de Genève  
Ligne CFF Saint-Maurice–Saint-Gingolph**

Beschluss des Nationalrates vom 18. März 1994  
Décision du Conseil national du 18 mars 1994

*Wortlaut der Initiative vom 17. Juni 1993*

Der Genfer Grosse Rat verlangt von den Bundesbehörden – die Walliser Tonkin-Linie (St-Maurice–St-Gingolph) im Bahnnetz der SBB zu belassen;

– der vom Institut des transports der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne durchgeführten Studie zur Revitalisierung der Linie St-Gingolph–Sion Rechnung zu tragen.

*Texte de l'initiative du 17 juin 1993*

Le Grand Conseil genevois demande aux autorités fédérales  
– de maintenir la ligne du Tonkin valaisan dans le réseau de base des CFF;  
– de prendre en compte l'étude de revitalisation de la ligne Saint-Gingolph–Sion effectuée par l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

**Gadient** Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 17. Juni 1993 reichte der Kanton Genf eine Standesinitiative ein. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates, welcher dieses Geschäft zur Beratung zugewiesen wurde, prüfte die Standesinitiative am 7. April 1994. Sie hält dazu folgendes fest:

*Erwägungen der Kommission*

Die Teilstrecke Monthey–St-Gingolph der SBB erschliesst die Gemeinden Port-Valais (Le Bouveret und Les Evouettes), St-Gingolph und Vouvy (mit insgesamt knapp 5000 Einwohnern) sowie peripher die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz (mit zusammen gegen 5700 Einwohnern). Die Gemeinden Collombey-Muraz, Vionnaz und Vouvy verfügen auch über Busverbindungen nach dem Regionalzentrum Monthey (mit 14 000 Einwohnern). Das Nachfragepotential für einen Schienen-Personen-Nahverkehr Monthey–St-Gingolph ist schwach, um so mehr, als die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz – von der Bahn nur schlecht erschlossen – schon seit einigen Jahren durch Busse bedient werden. Die Bundesfinanzen erlauben jedoch kein beliebiges Wachstum der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr der SBB und insbesondere keine Verschwendung öffentlicher Mittel in unzweckmässige Schienen-Personen-Nahverkehre. In diesem Umfeld sind die SBB gezwungen, Sparpotentiale auszuschöpfen und auf den zweckmässigen Verkehrsmiteinsatz vermehrt zu achten.

Infolge des schlechten Wirtschaftsergebnisses der Teilstrecke Monthey–St-Gingolph, der ungenügenden Nachfrage und des in den letzten zwanzig Jahren erfolgten Rückgangs bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs beabsichtigten die SBB – gegen den Willen des Kantons Wallis und der betroffenen Bevölkerung – zwischen Monthey und St-Gingolph die vollständige Umstellung von der Bahn auf Busse.

Nach Verhandlungen mit dem Kanton Wallis konnten sich die Verhandlungspartner nun aber, sowohl in bezug auf den Grundsatz als auch auf die Finanzen, darauf einigen, dass im Einzugsgebiet des Tonkin ab Mai 1994 ein Mischbetrieb geführt werden soll. Er besteht darin, dass die Gegend in den Hauptverkehrszeiten durch die Bahn bedient wird. In der restlichen Zeit werden Busse eingesetzt. Die vereinbarte Mischlösung, die bereits in der Studie des «Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne» vorgesehen war, hat in der Öffentlichkeit ein positives Echo ausgelöst.

**Gadient** Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Le 17 juin 1993, le Canton de Genève a déposé une initiative. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, qui a été chargée de l'examen de cet objet, a traité l'initiative le 7 avril 1994. Elle a fait les constatations suivantes:

*Considérations de la commission*

Le tronçon Monthey–Saint-Gingolph des CFF dessert les communes suivantes: Port-Valais (Le Bouveret und Les Evouettes), Saint-Gingolph et Vouvy (5000 habitants au total), ainsi que les communes Collombey-Muraz (5700 habitants environ). Les communes Collombey-Muraz, Vionnaz et Vouvy sont également reliées au centre régional de Monthey (14 000 habitants). Le potentiel de demande pour un trafic voyageurs ferroviaire à courte distance Monthey–Saint-Gingolph est peu

développé, d'autant plus que les communes de Collombey-Muraz et de Vionnaz, mal desservies par le train, sont déjà depuis quelques années desservies par le bus.

Les finances fédérales ne permettent cependant pas une croissance illimitée du versement d'indemnités en faveur de trafic voyageurs régional des CFF ni, à plus forte raison, un gaspillage des fonds publics dans un trafic voyageurs à courte distance peu adapté aux besoins. Dans le contexte actuel, les CFF se voient obligés d'épuiser les potentiels d'économie et d'être particulièrement attentifs à une planification judicieuse des transports publics.

Au vu du mauvais résultat du tronçon Monthey–Saint-Gingolph, de l'insuffisance de la demande et du déclin de l'utilisation des transports publics au cours des vingt dernières années, les CFF voulaient remplacer totalement le train par le bus entre Monthey et Saint-Gingolph, contre la volonté du canton du Valais et de la population concernée.

Cependant, à la suite de tractations avec le canton, les différentes parties ont pu parvenir à un accord de principe et financier selon lequel une exploitation mixte sera introduite à partir de mai 1994 dans la région desservie jusqu'ici par la ligne du Tonkin. C'est ainsi que le trafic ferroviaire se limitera dorénavant aux heures de pointe, la desserte étant assurée par des autobus aux autres heures comme prévu par l'étude de l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Cette solution de compromis a trouvé un écho favorable auprès du public.

*Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt, die Initiative als erfüllt abzuschreiben.

*Proposition de la commission*

La commission propose de classer l'initiative, son objectif étant atteint.

**94.2009**

**Pétition Organisme intercantional de Développement du Chablais (OIDC).  
Gegen den Abbruch der Tonkin-Bahnlinie**

**Pétition Organisme intercantional de Développement du Chablais (OIDC).  
Contre le démantèlement de la ligne du Tonkin**

**Gadient** Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Mit Eingabe vom 8. Juli 1993 reichte der «Organisme intercantional de Développement du Chablais», eine Regionalorganisation der Bezirke Aigle, Monthey und St. Maurice, eine Petition ein. Die Petenten fordern das Parlament auf, sich gegen einen Abbruch der Tonkin-Bahnlinie von St-Maurice nach St-Gingolph auszusprechen. Sie begründen ihre Eingabe insbesondere mit den für die Region aus einem solchen Abbruch zu erwartenden wirtschaftlichen, kulturellen und ökologischen Auswirkungen.

2. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 7. April 1994 mit dieser Eingabe sowie einer Stellungnahme des EVED. Sie kommt zu folgenden Schlüssen:

Die Teilstrecke Monthey–St-Gingolph der SBB erschliesst die Gemeinden Port-Valais (Le Bouveret und Les Evouettes), St-Gingolph und Vouvy (mit insgesamt knapp 5000 Einwohnern) sowie peripher die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz (mit zusammen gegen 5700 Einwohnern). Die Gemeinden Collombey-Muraz, Vionnaz und Vouvy verfügen auch über Busverbindungen nach dem Regionalzentrum

Monthey (mit 14 000 Einwohnern). Das Nachfragepotential für einen Schienen-Personen-Nahverkehr Monthey–St-Gingolph ist schwach, um so mehr, als die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz – von der Bahn nur schlecht erschlossen – schon seit einigen Jahren durch Busse bedient werden.

Die Bundesfinanzen erlauben jedoch kein beliebiges Wachstum der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr der SBB und insbesondere keine Verschwendung öffentlicher Mittel in unzweckmässige Schienen-Personen-Nahverkehre. In diesem Umfeld sind die SBB gezwungen, Sparpotentiale auszuschöpfen und auf den zweckmässigen Verkehrsmiteinsatz vermehrt zu achten.

Infolge des schlechten Wirtschaftsergebnisses der Teilstrecke Monthey–St-Gingolph, der ungenügenden Nachfrage und des in den letzten zwanzig Jahren erfolgten Rückgangs bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs beabsichtigten die SBB – gegen den Willen des Kantons Wallis und der betroffenen Bevölkerung – zwischen Monthey und St-Gingolph die vollständige Umstellung von der Bahn auf Busse.

Nach Verhandlungen mit dem Kanton Wallis konnten sich die Verhandlungspartner nun aber, sowohl in bezug auf den Grundsatz als auch auf die Finanzen, darauf einigen, dass im Einzugsgebiet des Tonkin ab Mai 1994 ein Mischbetrieb geführt werden soll. Er besteht darin, dass die Gegend in den Hauptverkehrszeiten durch die Bahn bedient wird. In der restlichen Zeit werden Busse eingesetzt. Die vereinbarte Mischlösung, die bereits in der Studie des «Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne» vorgesehen war, hat in der Öffentlichkeit ein positives Echo ausgelöst.

**Gadient** Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

1. Par une requête datée du 8 juillet 1993, l'«Organisme intercantonal de Développement du Chablais», une organisation régionale des districts d'Aigle, de Monthey et de St-Maurice, a déposé une pétition demandant au Parlement de s'opposer au démantèlement de la ligne du Tonkin qui relie St-Maurice et St-Gingolph. Les pétitionnaires font valoir avant tout les répercussions économiques, culturelles et écologiques qu'une telle mesure entraînerait pour la région.

2. La Commission des transports et des télécommunications, lors de sa séance du 7 avril 1994, a examiné cette requête ainsi qu'un avis du DFTCE. Elle est parvenue aux conclusions suivantes:

Le tronçon Monthey–Saint-Gingolph des CFF dessert les communes suivantes: Port-Valais (Le Bouveret et Les Evouettes), Saint-Gingolph et Vouvy (5000 habitants au total), ainsi que les communes Collombey-Muraz (5700 habitants environ). Les communes Collombey-Muraz, Vionnaz et Vouvy sont également reliées au centre régional de Monthey (14 000 habitants). Le potentiel de demande pour un trafic voyageurs ferroviaire à courte distance Monthey–Saint-Gingolph est peu développé, d'autant plus que les communes de Collombey-Muraz et de Vionnaz, mal desservies par le train, sont déjà depuis quelques années desservies par le bus.

Les finances fédérales ne permettent cependant pas une croissance illimitée du versement d'indemnités en faveur de trafic voyageurs régional des CFF ni, à plus forte raison, un gaspillage des fonds publics dans un trafic voyageurs à courte distance peu adapté aux besoins. Dans le contexte actuel, les CFF se voient obligés d'épuiser les potentiels d'économie et d'être particulièrement attentifs à une planification judicieuse des transports publics.

Au vu du mauvais résultat du tronçon Monthey–Saint-Gingolph, de l'insuffisance de la demande et du déclin de l'utilisation des transports publics au cours des 20 dernières années, les CFF voulaient remplacer totalement le train par le bus entre Monthey et Saint-Gingolph, contre la volonté du canton du Valais et de la population concernée.

Pendant, à la suite de tractations avec le canton, les différentes parties ont pu parvenir à un accord de principe et financier selon lequel une exploitation mixte sera introduite à partir de mai 1994 dans la région desservie jusqu'ici par la ligne du

Tonkin. C'est ainsi que le trafic ferroviaire se limitera dorénavant aux heures de pointe, la desserte étant assurée par des autobus aux autres heures comme prévu par l'étude de l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Cette solution de compromis a trouvé un écho favorable auprès du public.

#### *Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt, die Petition als erfüllt abzuschreiben.

#### *Proposition de la commission*

La commission propose de classer la pétition, son objectif étant atteint.

**Delalay** Edouard (C, VS): A l'occasion de l'examen de l'initiative du canton de Genève, déposée le 17 juin 1993 et demandant le maintien de la ligne du Tonkin valaisan dans le réseau de base des CFF, je souhaite donner brièvement mon point de vue.

Cette initiative fait suite à la volonté des CFF de remplacer totalement le train par le bus entre Monthey et Saint-Gingolph, cela contre la volonté de la population et des autorités responsables du canton du Valais. A la suite de tractations avec le canton, un accord a pu être trouvé sous la forme d'une exploitation mixte, qui a été mise sur pied dès le mois de mai 1994. Aux termes de cet accord, le trafic ferroviaire est maintenu aux heures de pointe, alors que des autobus assurent la desserte le reste du temps. Cela va d'ailleurs dans le sens de l'étude de l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

Cette initiative du canton de Genève rejoint l'interpellation que j'avais déposée sur le trafic régional et que j'ai transformée par la suite en question ordinaire. Je demandais expressément, dans cette question ordinaire, que la symétrie des efforts soit garantie dans le sens qu'une suppression ou une réduction de la desserte ne devait intervenir que dans la mesure où d'autres lignes moins rentables fassent également l'objet de mesures semblables. Ces rationalisations et le transfert de charges qu'elles représentent pour les cantons et les communes ne sont en effet acceptables que si les intéressés sont profondément convaincus qu'elles sont équitables et indispensables, de même que si des solutions de remplacement efficaces sont mises en place avec leur accord. Je reconnais que la situation tendue des finances fédérales exige des économies dans tous les domaines. Lors des débats sur les comptes des CFF, le Parlement a demandé à l'entreprise de consentir des efforts en vue de fournir ses prestations à moindre coût et de mieux axer son offre sur le marché.

Je comprends ces nécessités de rationalisation qui doivent amener les CFF à sortir des profonds déficits qu'ils connaissent aujourd'hui. En conséquence, je ne conteste pas la nécessité de rechercher des solutions efficaces et compatibles avec les principes d'économies qui doivent nous animer. Mais, dans le rapport écrit de la commission qui nous a été remis, il est affirmé: «Cette solution du compromis a trouvé un écho favorable auprès du public.» Connaissant bien la région desservie par le Tonkin, je puis vous assurer que cette affirmation est optimiste et prématurée. Elle est optimiste parce que l'introduction du nouvel horaire est loin d'avoir donné satisfaction à la population dans son ensemble. Les interventions dans la presse en témoignent. Elle est prématurée parce que je ne vois pas comment l'administration ou la Commission des transports et des télécommunications pouvait affirmer le 7 avril 1994 déjà que la solution avait trouvé un écho favorable alors que le nouvel horaire n'est entré en vigueur qu'au mois de mai de cette année. Je veux dire par là, sans alimenter la controverse, que nous attendons de voir la solution adoptée faire l'objet d'une évaluation sérieuse durant un temps d'essai suffisamment long pour qu'il soit possible d'en peser les avantages et les inconvénients. Ce n'est qu'après ce temps qu'une décision définitive devra être prise en accord avec les autorités cantonales et les représentants légitimés des communes intéressées.

C'est dans cet esprit que nous acceptons de classer l'initiative du canton de Genève, mais cela ne doit pas être une mise au fond du tiroir, «eine Schubladisierung», mais au contraire l'ouverture d'une phase d'observation et de concertation pour obtenir, l'année prochaine, une décision définitive qui, je l'espère alors, donnera véritablement satisfaction à la population régionale.

**Gadient Ulrich (V, GR),** Berichterstatter: Der guten Ordnung halber möchte ich darauf aufmerksam machen, dass Herr Bloetzer den nämlichen Hinweis auf das begrenzt positive Echo, die begrenzte Freude der Walliser Bevölkerung über diese Lösung, bereits in der Kommission gegeben hat. Andererseits muss ich daran erinnern, dass im Nationalrat, wo die Walliser Interessen bekanntlich auch recht ordentlich aufgehoben sind, die Walliser Delegation mit dem Text, wie er jetzt in die schriftliche Berichterstattung Eingang gefunden hat, *durchaus einverstanden war und keine Vorbehalte signalisierte.* Die ursprüngliche Absicht der integralen Aufhebung des Bahnverkehrs hat jetzt einer Mischlösung Platz gemacht. Ich meine in aller Objektivität, dass Grund zur Zufriedenheit über eine solche Lösung bestehen darf.

Ich erinnere Sie daran, dass der Kanton Graubünden seinerzeit mit nichts vorliebnehmen musste, als man die Aufhebung der Bellinzona-Mesocco-Bahn beschloss, dass der Bund seinerzeit auch kein Verständnis für die Aufrechterhaltung eines solchen Mischbetriebs dokumentierte, so dass heute im Kanton Graubünden diesbezüglich wesentlich ungünstigere Verhältnisse bestehen. Das wollte ich der guten Ordnung halber sagen.

Im übrigen teile ich die Auffassung, dass gesamtheitlich der Gesichtspunkt der Symmetrie der Aufwendungen in solchen Fragen Anwendungen finden soll.

**Ogi Adolf,** Bundesrat: Nach dem, was jetzt gesagt worden ist, kann ich mich kurz fassen. Ich möchte einfach zuhänden des Protokolls und der Geschichte festhalten, dass die SBB-Linie Monthey-Saint-Gingolph seit Jahren eine sehr schlechte Kostendeckung aufweist. Die Auslastung erreichte 9 Prozent, und die Erträge decken gerade 46 Prozent der Grenzkosten – wohlverstanden: der Grenzkosten –, was weit unter dem Durchschnitt der SBB-Regionallinien ist. Hier ist ein Durchschnitt von 85 Prozent vorzuweisen.

Aufgrund dieser Situation und aufgrund Ihrer Aufträge, nicht nur hier im Ständerat, sondern auch in der Finanzkommission und in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, aber auch im Nationalrat, mussten mein Departement und die SBB nach Alternativen öffentlicher Verkehrserschliessungen suchen. Wir haben inzwischen mit dem Kanton Wallis eine Lösung gefunden, die einen Mischbetrieb, wie Herr Delalay gesagt hat, auf der Strasse und auf der Schiene vorsieht.

Bevor der Betrieb allenfalls gänzlich auf die Strasse umgestellt wird, muss das Projekt einer Regionalisierung der Bahnlinie geprüft werden. Auch die Übergabe der Linien an ein regionales Unternehmen ist also zu prüfen. Pour peser les avantages et les inconvénients, le dossier ne va pas disparaître au fond d'un tiroir.

Angesichts der Ausgangslage, dass der Schienenbetrieb grundsätzlich bis auf weiteres aufrechterhalten wird, ist der Standesinitiative und der Petition Rechnung getragen.

*Initiative 93.307, Petition 94.2009  
Abgeschrieben – Classé*

93.080

## **Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens. Übereinkommen**

### **Marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection. Convention**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Oktober 1993 (BBI IV 372)  
Message et projet d'arrêté du 4 octobre 1993 (FF IV 390)

Beschluss des Nationalrates vom 16. März 1994  
Décision du Conseil national du 16 mars 1994

#### *Antrag der Kommission*

Eintreten

#### *Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Gadient Ulrich (V, GR),** Berichterstatter: Sie erinnern sich an die Flugzeugkatastrophe vom 21. Dezember 1988, als ein Flugzeug der amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft Pan Am infolge eines Sprengstoffanschlages auf das Dorf Lockerbie in Schottland abstürzte und dabei 259 Passagiere sowie 11 Bewohner des Dorfes ums Leben kamen. Die Welt war entsetzt, und die Völkergemeinschaft entschloss sich zu handeln. Die Uno beauftragte die Internationale Zivilluffahrt-Organisation, einen Entwurf für ein Übereinkommen auszuarbeiten, in dem die Markierung von Plastiksprengstoffen auf internationaler Ebene geregelt wird.

Im Frühjahr 1991 wurde dieses Übereinkommen an einer diplomatischen Konferenz zur Unterzeichnung und zur Ratifikation aufgelegt. Es wurde von den 79 vertretenen Staaten einstimmig angenommen und von 41 Staaten – darunter der Schweiz – unterzeichnet.

Im wesentlichen sieht dieses Übereinkommen vor, die Staaten zu verpflichten, bei der Herstellung von Plastiksprengstoffen bestimmte Markierstoffe beizufügen, die Staaten zu verpflichten, die Ein- und Ausfuhr nichtmarkierter Plastiksprengstoffe zu verbieten sowie für eine besonders strikte Kontrolle und in bestimmtem Umfang auch für die Unschädlichmachung dieser Sprengstoffe besorgt zu sein. Zudem soll eine internationale technische Kommission von mindestens 15 Mitgliedern eingesetzt werden, welche die Entwicklung auf dem Gebiet der Herstellung, der Markierung und des Aufspürens von Plastiksprengstoffen verfolgt und Vorschläge für die Änderung des technischen Anhangs unterbreitet.

Als einziges Land mit einer gesetzlichen Regelung über die Markierung von Sprengstoffen zwecks deren Aufspürung verfügt die Schweiz bereits über konkrete Erfahrungen auf diesem Gebiet. Aus diesem Grund nahm sie auch aktiv an den Vorarbeiten zum Übereinkommen teil. Sie setzte sich dafür ein, dass sich das Übereinkommen nicht auf Plastiksprengstoffe beschränke, sondern auch andere Sprengstoffe einbeziehe. Diese Idee, den Anwendungsbereich des Übereinkommens auszuweiten, wurde in der Aussprache an der diplomatischen Konferenz von mehreren Ländern, die zwar Verständnis für das Anliegen zeigten, abgelehnt – aufgrund der Befürchtung, dass dadurch der Erfolg der Konferenz in Frage gestellt werden könne. Immerhin wurde die Schlussresolution dahingehend ergänzt, dass es mit der Annahme eines Übereinkommens, das nur die Kennzeichnung dieser einen Sprengstoffart regle, nicht sein Bewenden haben dürfe.

Zum Inkrafttreten bedarf dieses Übereinkommen der Ratifikation durch 35 Staaten, darunter fünf Staaten, die Plastiksprengstoffe herstellen. Bis jetzt wurde es bereits von fünf Staaten ratifiziert, und es dürfte voraussichtlich in drei, vier Jahren in Kraft treten.

Diese Überlegungen und der Gedanke der internationalen Solidarität sowie die Pionierrolle der Schweiz bei der Markierung von Sprengstoffen veranlassen die Kommission für Verkehr

## **Standesinitiative Genf SBB-Linie St-Maurice-St-Gingolph**

### **Initiative du canton de Genève Ligne CFF Saint-Maurice-Saint-Gingolph**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.307
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	660-663
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 342