

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Lors de la discussion du budget 1992, les Chambres ont voté un montant de 1,279 milliard de francs au poste de la construction des routes nationales.

Le 4 septembre 1990, le Conseil des Etats acceptait la motion Cavadini Jean concernant l'achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000. Le 3 décembre 1990, le Conseil national en faisait de même avec la motion jumelle Kohler. Une motion du groupe libéral allant dans le même sens a été déposée le 31 janvier 1992 et, aujourd'hui, nous disposons de la taxe de 20 centimes sur l'essence.

Or, sur le tronçon de la N 16 de Sonceboz à Tavannes, on ne dispose en 1993 que de 40 millions de francs pour continuer les travaux. C'est trop peu pour achever ces travaux dans un délai raisonnable et la direction cantonale des travaux publics aimerait pouvoir avancer plus rapidement si le Conseil fédéral lui mettait encore quelques dizaines de millions à disposition. L'état du compte routier le permettrait aisément et l'on se demande le pourquoi d'un tel frein. Depuis le 7 mars 1993, la situation a changé et il n'y a plus l'excuse du manque d'argent. Je prie donc le Conseil fédéral de revoir les subventions accordées à ce tronçon afin de continuer les travaux dans une période aussi favorable au point de vue de la conjoncture. En effet, c'est permettre au secteur de la construction de se maintenir ou de participer à des mesures de relance, bien nécessaires dans une région où le chômage dépasse les 5 pour cent.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 1. Juni 1993

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 1er juin 1993*

Le 1er avril 1992, le Conseil fédéral a adopté le quatrième programme à long terme de construction des routes nationales, après avoir consulté les cantons. Dans sa réponse, le canton de Berne avait demandé que les tronçons qu'il devait encore construire fussent planifiés par étapes successives, cela pour des raisons financières. Le programme a donc fixé le calendrier des travaux en précisant les montants disponibles chaque année pour les tronçons prévus.

Après le résultat positif du scrutin du 7 mars 1993 sur l'augmentation de la taxe sur les carburants, un montant supplémentaire de 100 millions de francs est disponible pour la construction des routes nationales. Cette somme profitera en particulier au tronçon Sonceboz–Tavannes de la N 16, mentionné dans l'interpellation. Elle devra cependant être répartie, car le réseau des routes nationales comporte plusieurs chantiers importants. C'est la raison pour laquelle le tronçon en question ne bénéficiera pas de «quelques dizaines de millions», comme le propose l'auteur de l'interpellation, mais de 10 millions de francs, tout au plus.

Erklärung der Interpellantin: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellatrice: partiellement satisfaite

93.3185

**Interpellation Seiler Hanspeter
Abbau Regionalverkehr
Démantèlement du trafic régional**

Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1993

Der Zwischenbericht der Gruppe de réflexion, in welchem als Massnahme zur Gesundung der SBB u. a. auch gravierende Einschränkungen im Regionalverkehr vorgeschlagen werden, hat im ländlichen Raum neben Verständnis auch Verunsicherung und eine gewisse Enttäuschung ausgelöst. Die Ten-

denz, Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorwiegend in den dichtbesiedelten Gebieten und auf betriebswirtschaftlich interessanten Strecken einzusetzen, wird damit klar verstärkt, während die Gefahr wächst, dass derselbe förderungswürdige Verkehr im ländlichen, dünnbesiedelten Raum in volkswirtschaftlich nicht sinnvoller Weise ständig abgebaut werden muss.

Der Bundesrat wird deshalb um Stellungnahme zu folgenden Problemereichen gebeten:

1. In Beantwortung einer entsprechenden Einfachen Anfrage des Interpellanten hat der Bundesrat mögliche Mehrfachnutzungen von Stationsinfrastrukturen begrüsst. Die Realisierung solcher Nutzungen durch Dritte benötigt aber begreiflicherweise sehr viel Zeit. Dies setzt eine frühzeitige Information der betroffenen Gemeinde oder/und Region voraus. Werden den erwähnten Betroffenen die geplanten Veränderungen (zum Beispiel Umwandlungen in eine unbediente Station) direkt und mindestens zwei Jahre vor der Realisierung der beschlossenen Massnahme mitgeteilt?

2. Mögliche Mehrfachnutzungen scheitern auch an der Höhe des Miet- oder Pachtzins. Richten sich diese Preise bzw. Zinse nach dem Grundsatz der Ortsüblichkeit und nach dem Angebots- und Nachfrageprinzip? Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass kostengünstige Lösungen getroffen werden?

3. Ein Abtreten von Anlagen und Infrastrukturen an Dritte muss im Interesse der Aufrechterhaltung der Dienstleistung im Sinne von Präsenz in der Fläche unter günstigen Rahmenbedingungen erfolgen können. Ist der Bundesrat bereit, Bestrebungen dieser Art zu unterstützen?

4. Als mögliche Mitbenutzer können auch die PTT in Frage kommen. Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass die teilweise mangelhafte Koordination zwischen PTT, SBB und gegebenenfalls anderen Betrieben des Bundes verbessert wird?

Texte de l'interpellation du 19 mars 1993

Le rapport intermédiaire du Groupe de réflexion, qui propose notamment de réduire fortement le trafic régional pour assainir les CFF, s'il a été compris, a néanmoins provoqué dans les campagnes des réactions d'inquiétude et une certaine déception. Ainsi se manifeste clairement la tendance qu'ont les CFF à investir pour promouvoir le trafic surtout dans les régions très peuplées et sur les tronçons les plus rentables pour l'entreprise, alors que le danger augmente de voir diminuer progressivement dans les campagnes, moins peuplées, ce même trafic, tout aussi digne d'être promu, ce qui n'est guère sensé pour l'économie du pays.

Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Dans sa réponse à une question ordinaire que j'avais posée, le Conseil fédéral avait bien accueilli l'idée d'une utilisation multiple des infrastructures de certaines petites gares. La mise en place d'un tel système, ouvert à des tiers, nécessite cependant beaucoup de temps, comme on peut le comprendre. Cela suppose que l'on informe à temps la commune ou la région concernées. Communique-t-on directement aux intéressés précités les modifications qui sont prévues (par exemple la suppression du service à la clientèle)? Le fait-on au moins deux ans avant la mise en oeuvre de la décision qui a été prise?

2. L'utilisation multiple des infrastructures se solde souvent par un échec, notamment en raison du montant du bail à loyer ou du bail à ferme. Ces prix sont-ils fixés en fonction des usages locaux et du principe de l'offre et de la demande? Le Conseil fédéral est-il disposé à agir pour offrir des prix avantageux?

3. La cession d'installations et d'infrastructures à des tiers doit garantir, dans des conditions avantageuses, le maintien des prestations (présence assurée). Le Conseil fédéral est-il disposé à soutenir des efforts de ce type?

4. Les PTT sont aussi des co-utilisateurs potentiels. Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que soit améliorée la coordination – en partie défailante – entre les PTT, les CFF et, éventuellement, d'autres entreprises de la Confédération?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993
Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993

Die im Bericht der Groupe de réflexion zur Prüfung vorgeschlagenen Massnahmen beim Schienenverkehr betreffen nicht den Abbau des öffentlichen Verkehrs, sondern die Optimierung des ganzen Systems «öffentlicher Verkehr». Da die Mittel für den öffentlichen Verkehr beschränkt sind, müssen sie dort eingesetzt werden, wo sie den höchsten Nutzen erbringen.

Von der Regionalisierung verspricht sich die Groupe de réflexion mehr Effizienz im Regionalverkehr. Die Effizienzgewinne ergeben sich vor allem daraus, dass Entscheidungsbefugnis und Kostenverantwortung näher an die Direktbetroffenen delegiert werden. Kantone, Regionen oder Gemeinden müssen selbst entscheiden können, ob eine Verkehrsleistung besser auf der Schiene oder auf der Strasse zu erbringen ist.

Die SBB stellen der Öffentlichkeit ein attraktives Angebot zur Verfügung; sie sind verpflichtet, dieses wirtschaftlich zu erbringen. In Erfüllung dieses Auftrages haben die SBB ein Konzept «Präsenz in der Fläche» erarbeitet. So werden sie langfristig ihre Präsenz in der Fläche auf ein optimales System von Stützpunkten abstellen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf unsere Antwort auf die Interpellation 93.3065 der grünen Fraktion.

Zu den einzelnen Fragen des Interpellanten nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Die SBB haben die Kantone über ihre Kreisdirektionen in der zweiten Hälfte des Jahres 1990 umfassend über die für den Zeitraum 1990 bis 1994 geplanten Veränderungen verständigt und somit gemäss den Bestimmungen des Artikels 7 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, SR 742.402) betreffend die Besetzung der Stationen mit Personal gehandelt. Es darf angenommen werden, dass die Kantone ihre Gemeinde darüber orientiert haben. Im gegebenen Zeitpunkt hören die SBB vor dem Entscheid die betroffene Gemeinde an. Berücksichtigen sie die Anträge der Gemeinde nicht, so kann letztere das Bundesamt für Verkehr anrufen. Gegen seinen Entscheid kann beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Beschwerde geführt werden; das Departement entscheidet endgültig.

2. Die Mietpreisgestaltung bei bahneigenen Immobilien richtet sich grundsätzlich nach den klassischen, branchenüblichen Werten. Die SBB sind in dieser Frage unabhängig und allein zuständig. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, hier Vorgaben zu erlassen.

3. Der Bundesrat wünscht, dass generell für beide Seiten annehmbare Lösungen vereinbart werden können, doch wäre es widersinnig, den Rationalisierungsgewinn durch die Annuität einer grösseren Investition wiederum zu schmälern oder gar zunichte zu machen. Ziel der Rationalisierungsmassnahmen ist es, das Unternehmungsergebnis letztlich zu verbessern.

4. PTT wie SBB arbeiten in der Frage der Kooperation im Verkauf ihrer Leistungsangebote bereits eng zusammen; weitere Formen der Zusammenarbeit in den Bereichen Betrieb, Distribution und Serviceleistungen werden zurzeit geprüft. Erschwerend wirkt häufig ausserdem die Tatsache, dass sich Bahnstationen in einer für die PTT ungünstigen peripheren Lage zum Dorfszentrum befinden. Neben den finanziellen Aspekten einer Verlegung der Poststelle hindern aber des öfters auch langjährige Mietverträge ein rasches Zusammengehen. Grundsätzlich halten die SBB die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit Dritten offen (z. B. Stationshaltermodell).

Die Gesamtsituation der SBB zwingt zum Handeln. Bei Stationen mit schwächerem Verkehrsaufkommen sind die Betriebs-

formen konsequent zu optimieren, denn die 120 grössten SBB-Bahnhöfe realisieren rund 80 Prozent des Umsatzes.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

93.3230

Interpellation Keller Rudolf

Beleuchtung auf der Autobahn N 2

Eclairage sur l'autoroute N 2

Wortlaut der Interpellation vom 29. April 1993

Seit Anfang Dezember 1992 wird jeweils während der Nacht in der West- und Oströhre (Berg- und Talspur) des Belchen- und des Arisdorftunnels die Beleuchtung in den Tunnels auf einen Drittel reduziert und teilweise sogar ganz ausgeschaltet. Diese Massnahmen wurden vom Baselbieter Chef Unterhaltsdienst Werkhof N 2 angeordnet.

Im Innern der Tunnels sind weder Pannestreifen noch Ausstellbuchten vorhanden, was demzufolge die Verkehrssicherheit vermindert und das Unfallrisiko bei Pannenfahrzeugen oder dergleichen noch erhöht.

Meine Fragen an den Bundesrat:

1. Hat der Bundesrat solche Sparmassnahmen angeordnet?
2. Wenn nicht, kann der Kanton Basel-Landschaft in eigener Regie solche Sparmassnahmen auf einer derart stark frequentierten Nationalstrasse von sich aus anordnen und vertreten?

Texte de l'interpellation du 29 avril 1993

Chaque nuit depuis début décembre 1992, l'éclairage des voies en aval et en amont, dans les tunnels du Belchen et d'Arisdorf, est réduit à un tiers, voire même totalement éteint à certains endroits. Ces mesures ont été ordonnées par un responsable du centre d'entretien bâlois de la N 2.

Dans ces tunnels, il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni place d'évitement, ce qui accroît d'autant le risque d'accident lorsqu'un véhicule tombe en panne ou qu'un quelconque problème survient.

C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. A-t-il ordonné de telles mesures d'économie?
2. Si ce n'est pas le cas, le canton de Bâle-Campagne est-il en droit de décréter de son propre chef et de défendre de telles mesures d'économie, lorsqu'elles s'appliquent à une route nationale si fréquentée?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993
Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993

1. Die Beleuchtungen der Nationalstrassentunnels N 2 – Belchen und Arisdorf – wurden in den vergangenen Jahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse über Sicherheitsbedürfnis, Lichtausbeute und Energieaufwand sachgerecht erneuert. Der Bundesrat hat hierzu keine Massnahmen angeordnet.

2. Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind von den Kantonen zu unterhalten und zu betreiben. Soweit erforderlich, kann das EVED für Unterhalt und Betrieb besondere Vorschriften erlassen. Im vorliegenden Fall konnte auf den Erlass von solchen Vorschriften verzichtet werden. Die

Interpellation Seiler Hanspeter Abbau Regionalverkehr

Interpellation Seiler Hanspeter Démantèlement du trafic régional

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3185
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2003-2004
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 278