

CH_VB 80.349 vom 4. März 1982

Bundesverwaltung, 1982-03-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_80.349

FR: CH_VB 80.349 du 4 mars 1982

IT: CH_VB 80.349 del 4 marzo 1982

Erwägungen

E. 04

Séance Seduta Geschäftsnummer 80.349 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 04.03.1982 - 08:00 Date Data Seite 241-242 Page Pagina Ref. No 20 010 307 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.

E. 4

mars 1982 Ausdehnung auf ihr ganzes Netz interessiert. Vorerst sind aber noch zahlreiche Fragen abzuklären. Nicht unerheblich ist ferner das Finanzierungsproblem. Ein modernes System bedingt ausserordentlich hohe Investitionen, denen keine entsprechenden quantifizierbaren Einsparungen gegen- überstehen. Mit der Prüfung der mit dem Zugfunk zusammenhängenden Probleme haben die SBB eine multidisziplinäre Arbeits- gruppe beauftragt. Ihre Aufgabe ist sehr komplex. Sie wird unter anderem dadurch erschwert, dass Strecken mit unterschiedlichem Charakter vorliegen und eine Verständi- gung mit fahrenden Zügen auch über andere Medien (z. B. Fahrleitung oder Linienleiter) möglich ist. Die Arbeitsgruppe wird auch die bestehenden und die in Vorbereitung befindli- chen Empfehlungen der Union Internationale des Chemins de Fer in ihre Untersuchungen einbeziehen müssen. Erst wenn alle betrieblichen und technischen Aspekte geklärt sind, kann über eine schrittweise Einführung des Zugfunks auf dem ganzen SBB-Netz entschieden werden. Da der frei- zügige Einsatz der Lokomotiven gewährleistet bleiben muss, kommt nur ein einheitliches, den Bedürfnissen aller Strecken gerecht werdendes System in Frage. Für die vom Motionär verlangten Massnahmen sind somit alle notwendigen Schritte eingeleitet. Im übrigen sind die Voraussetzungen für eine Motion nicht erfüllt. Der Ent- scheid über die Einführung des Zugfunks ist nach Bundes- recht den SBB übertragen. Aufsichtsbehörde und Be- schwerdeinstanz ist der Bundesrat, der abschliessend ent- scheidet. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Affolter: Mit meinem Vorstoss verlange ich die Einführung des Zugfunks auf dem Netz der SBB, und zwar als Verbin- dung zwischen dem Fahrpersonal der Züge und den Statio- nen, und als Instrument der Verbesserung der Betriebs- sicherheit, Betriebsabwicklung und Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrungen mit den bereits eingeführten Zugfunkeinrich- tungen dieser Art auf der Vogelfluglinie und der Münchner- S-Bahn haben gezeigt, dass mit der zunehmenden Automa- tion des Eisenbahnbetriebes (das gilt für die SBB in beson- derem Masse) das Vorhandensein einer individuell zu steuernden Nachrichtenverbindung unbedingt notwendig ist. Die Forderung nach einem Zugfunk bei den SBB wurde am 18. Juli 1974 gestellt und aufgrund sehr guter Erfahrun- gen auf der Gotthard-Strecke wurde erneut am

29. Juni 1978 vorgestossen. Seither ist kein solches System eingeführt oder beschlossen worden. Hingegen können wir feststellen, dass im Rekordtempo ein nationales Autotelefonnetz aufgebaut wurde, das die beschränkten Funksysteme der SBB zeitweise erheblich stört. Aus eigener Erfahrung kann ich Ihnen sagen, dass im provisorischen Rangierbahnhof Limmattal für zwei Rangierlokomotiven lediglich ein Funkkanal zur Verfügung gestanden hat und dass damit der Betrieb nicht nur erschwert, sondern auch die Betriebssicherheit tangiert worden ist. Am 10. September 1979 erklärten die SBB gegenüber Personalvertretern, die nötigen Funkkanäle der SBB zur Einführung des Zugfunkes seien von der PTT reserviert worden. Die technische Planung seitens der SBB sei abgeschlossen, es fehle nur noch am Geld, und das seien etwa 40 Millionen Franken. Entgegen diesen Erklärungen ist der Grundsatzentscheid für die zwei in Prüfung befindlichen Funksysteme bis heute noch immer nicht gefällt worden. Grund dafür ist die Prüfung des Baues des Überleitersystems, das jetzt, weil viel zu teuer und technisch unerhört aufwendig, aufs Eis gelegt worden ist. Erst jetzt geht die vom Bundesrat erwähnte multidisziplinäre Arbeitsgruppe zur Entscheidungsfindung über und verspricht einen Bericht bis Ende 1982. In zwei Monaten wird der Taktfahrplan eingeführt. Die Anlagen und Strecken sind damit zum Teil völlig ausgelastet. Schon heute muss, um eine regelmässige Betriebsabwicklung zu ermöglichen, der Funk eingesetzt werden. So werden zum Beispiel die Güterzüge von Zürich-Altstetten mittels Funk durch den Engpass Oerlikon Richtung Ostschweiz geschleust und geleitet, um ausserordentliche Zughalte und Verspätungen zu verhüten. Nebst der betrieblichen Notwendigkeit der beschriebenen Massnahmen können damit auch Einsparungen erzielt werden. Immerhin wird bei Unterdrückung von täglich fünf ausserordentlichen Zughalten eine Ersparnis an Zugsförderungskosten von jährlich 35000 Franken erzielt. Unser Eisenbahnbetrieb in der Schweiz ist teilweise total automatisiert und durchrationalisiert. Der Zugfunk ist daher eine absolute Notwendigkeit zur Erhaltung der Sicherheit. Hier muss ich feststellen, dass sich seit 1974 verschiedene Eisenbahnunfälle mit Toten, mit grossen Sachschäden und Umweltbelastungen ereigneten. Mit Sicherheit hätten einige dieser Vorkommnisse, zum Beispiel das Unglück von Vau-marcus vom 8./9. Dezember 1978, bei Vorhandensein einer Zugfunkeinrichtung verhindert werden können. Der Bundesrat schreibt in seiner Antwort, die Einführung eines Zugfunkes sei eine unternehmerische Entscheidung der SBB. Aus diesem Grunde sei die Motion abzulehnen. In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen beantragen, diese Motion mittels Postulat dem Bundesrat zu überweisen, dies aus folgenden Überlegungen: Alljährlich bei Beratung der Rechnung, aber vor allem auch bei der Beratung des Budgets, kürzen oder ergänzen wir das Budget in einer Form, mit der wir den SBB unsere Anliegen auftragen und sie in einer Richtung bestärken wollen, etwa ein Postulat zu verwirklichen. Als Zweites sehe ich meinen Vorstoss betreffend Ergänzung des Zugfunkes als eine Erweiterung des Leistungsauftrages an die SBB. Wir haben heute morgen darüber zum zweitenmal ausgedehnt diskutiert, und ich würde auch unter diesem Gesichtspunkt einen Grund mehr sehen, dass wir den SBB den Anstoss geben, endlich diesen notwendigen Entscheid zu fällen. Er ist ein Ausdruck für den Wunsch, zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Garantierung einer normalen Betriebsabwicklung der SBB beizutragen. Ich bitte deshalb den Bundesrat, das Postulat in diesem Sinne zu übernehmen, und Sie bitte ich, diesem Vorschlag zuzustimmen. Bundesrat Schlumpf: Als Vertreter des Bundesrates bin ich natürlich nicht befugt, über eine Entgegennahme eines Postulates zu befinden und die Stellungnahme des Bundesrates von mir aus dazu bekanntzugeben. Der Bundesrat hat die Entgegennahme einer Motion aus verschiedenen

Gründen abgelehnt, insbesondere aber - Nationalrat Affolter hat das in Erinnerung gerufen -, weil die Motion verlangt, dass der Bundesrat diesen-Zugfunk einführe. Das wäre aus Gründen der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung nicht möglich! Wenn Nationalrat Affolter sein Begehren so verstanden haben will, dass der Bundesrat ersucht werde, diese Fragen weiter zu prüfen, dann steht dem nichts entgegen, weil der Bundesrat bereits erklärt hat - Sie finden das in der schriftlichen Antwort -, dass die SBB sich mit diesen Fragen ohnehin beschäftigen und sie einer Lösung entgegenführen wollen. Es ist zu diesem Problem eine Arbeitsgruppe seit geraumer Zeit tätig. Der Postulatsform im Sinne einer Einladung, sich weiterhin dieser Fragen anzunehmen, steht nichts im Wege. Das würde dem entsprechen, was ja ohnehin schon auf diesem Gebiet gemacht wird. Überwiesen als Postulat - Transmis comme postulat

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Affolter Zugfunk Motion Affolter Transmission radio dans les trains In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.