

CH_VB 93.3053 vom 14. Juni 1993

Bundesverwaltung, 1993-06-14, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3053

FR: CH_VB 93.3053 du 14 juin 1993

IT: CH_VB 93.3053 del 14 giugno 1993

Erwägungen

E. 14

juin 1993 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

E. 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-Lés 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 concessionnées 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 «Livre 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 Graupe de réflexion. Dieser Zwischenbericht ist überholt. Am 1. Juni 1993 hat der Bundesrat vom Schlussbericht der Graupe 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 lassen. 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, lassen 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-

14. Juni 1993 469 Motion Plattner Infrastruktur 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 Flückiger-, 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 1, 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. #ST# 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 Grosse 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 kosten- günstige Lösung. Mein Ziel ist es nun, diesen unbefriedigenden Zustand mittels eines Impulsprogrammes zu verbessern, das gar nicht viel ko- sten muss. Das Ziel dieses Impulsprogrammes ist es, die Aus- und Weiterbildung von Praktikern, aber auch von Bauinge- nieuren 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 wer- den müssten aber auch der Fahrleitungsbau oder z. B. der Ausbau einer korrekten Signalisation, Tunnelausstattungen - bei diesen langen Tunnels ein ganz besonders wichtiges Ge- biet - und dann insbesondere auch moderne Leittechniken,

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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

E. 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.

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