

Elfte Sitzung – Onzième séance

Mittwoch, 16. Dezember 1992, Vormittag
Mercredi 16 décembre 1992, matin

08.30 h

Vorsitz – Présidence: Herr Schmidhalter

92.039

**Konzessionierte
 Transportunternehmungen.
 Rahmenkredit
 Entreprises de transport
 concessionnaires.
 Crédit de programme**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 2575 hiervor – Voir page 2575 ci-devant

**Bundesbeschluss über einen Rahmenkredit zur Förde-
 rung konzessionierter Transportunternehmungen**
**Arrêté fédéral ouvrant un crédit de programme destiné à
 assurer le développement des entreprises de transport
 concessionnaires**

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit I

(Bezzola, Giger, Stalder, Vollmer)

Dieser Rahmenkredit gilt ab 1993 bis Ende 1997.

Minderheit II

(Giezendanner, Fischer-Seengen)

Dieser Rahmenkredit gilt ab 1993 bis mindestens Ende 1999.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité I

(Bezzola, Giger, Stalder, Vollmer)

Ce crédit est valable à partir de 1993 jusqu'à la fin de 1997.

Minorité II

(Giezendanner, Fischer-Seengen)

Le présent crédit-cadre est valable à partir de 1993 au moins jusqu'à la fin de 1999.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Bezzola, Sprecher der Minderheit I: Zuerst zu meiner Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn. Ich bitte Sie, dem 8. Rahmenkredit und dem Minderheitsantrag I zuzustimmen. Warum?

Es geht dabei lediglich darum, das Wort «mindestens» zu streichen. Wir beschliessen einen Rahmenkredit an die KTU für 5 Jahre, für die Jahre 1993–1997. Er ist für technische Verbesserungen, Betriebsumstellungen, für die Aufrechterhaltung von Betrieben und für die Behebung von Naturschäden bestimmt. Mit dem Wort «mindestens» kann diese Fünfjahresperiode erstreckt werden. Dass diese Absicht besteht, zeigt auch der Minderheitsantrag II (Giezendanner). Er will den Rahmenkredit aus finanziellen und anderen Gründen auf mindestens 7 Jahre verlängern. Als Folge davon hätten die Konzessionierten Transportunternehmungen für die nächsten 5 Jahre wesentlich weniger Mittel zur Verfügung. Der Minderheitsantrag II ist in jedem Fall abzulehnen.

Die Konzessionierten Transportunternehmungen haben für die Jahre 1993–1997 einen Finanzbedarf für Investitionen in der Höhe von 4634 Millionen Franken angemeldet. Ihr Departement, Ihre Mitarbeiter, Herr Bundesrat, haben diesen Betrag auf 2114 Millionen Franken gekürzt. Dieser um mehr als die Hälfte tiefere Betrag darf nicht nochmals durch eine zeitliche Erstreckung reduziert werden.

Ueber die Bedeutung des Regionalverkehrs ist man sich in diesem Saal einig. Auch der Regionalverkehr kommt ohne zusätzliche Mittel nicht aus. Die Modernisierung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, seiner Infrastruktur, sind unbestritten. Aber auch konjunkturpolitische und beschäftigungspolitische Gründe sprechen gegen das «mindestens», gegen die zeitliche Erstreckung dieses Rahmenkredites.

Die geplanten und vorbereiteten Investitionen müssen jetzt erfolgen; jetzt würden sie sich auch beschäftigungspolitisch positiv auswirken. Die Rezession, die Unterbeschäftigung, wird leider noch einige Jahre dauern. Projekte, die sich heute konjunkturpolitisch auswirken würden, sind nötiger denn je.

Die Investitionsbedürfnisse der KTU sind bekannt. Baureife Projekte liegen auf dem Tisch. Die beschäftigungspolitischen Auswirkungen sind deshalb zeitgerechter als irgendwelche Impulsprogramme. Sollten aus irgendwelchen Gründen die Mittel des 8. Rahmenkredites bis Ende 1997 nicht ausgeschöpft werden, sind diese selbstverständlich wie bis anhin auf den 9. Rahmenkredit aufzustocken; sonst wäre das natürlich ein Eigengoal.

Wer profitiert eigentlich von den Mitteln des 8. Rahmenkredites? Es ist heute festzustellen, dass die Ansprüche der KTU gegenüber den Investitionen der SBB vergleichsweise bescheiden sind. Zweck des Rahmenkredites ist es aber, die Substanz der bestehenden Anlagen langfristig zu erhalten, und zwar kontinuierlich, ohne Bedürfnisnotstand. Davon profitiert nicht zuletzt der Regionalverkehr.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zur Zukunft. Wir wissen alle, wie lange es dauert, bis ein Projekt realisiert werden kann. In Zukunft werden noch längere Vorlaufzeiten die Regel sein. Auch aus diesem Grund müssen die KTU die Gewissheit haben, dass sie ab 1998 mit weiteren Rahmenkrediten rechnen können. Das gilt für die SBB, das gilt aber auch für die KTU. Die Lage der Bundesfinanzen wird leider auch in 5 Jahren noch nicht wesentlich besser sein. Die Gefahr, dass man aus Spargründen die Beitragsleistungen an die KTU reduziert, ist gross. Beitragsleistungen reduzieren kann man auch, indem man die Frist erstreckt. Damit würde man die Modernisierung

und den Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur einschränken. Betroffen wäre wiederum vor allem der Regionalverkehr.

Ich bitte Sie deshalb, dem 8. Rahmenkredit und dem Minderheitsantrag I zuzustimmen.

Giezendanner, Sprecher der Minderheit II: Es ist unbestritten: Die KTU sind ein wichtiger Teil des schweizerischen Verkehrssystems. Ich gehe auch mit dem Kollegen Bircher Peter, dem Kommissionssprecher, einig, dass sich die Bahn, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt, nicht aus der Fläche zurückziehen soll. Die Finanzlage des Bundes aber hat den Bahnverkehr wieder auf ein realistisches Fundament zurückgebracht. Die Euphorie der achtziger Jahre ist etwas verklungen. Wenn die Bahn zu teuer wird, muss halt eine Buslösung geprüft werden. Es ist ganz klar, dass die Bewohner unseres Landes Anrecht auf vernünftige Beförderung haben. Tatsache ist aber, dass der öffentliche Verkehr langsam – oder schnell – ein Fass ohne Boden wird.

Ich habe die früheren Rahmenkredite etwas genauer angeschaut. Es waren im Dezember 1981 noch 515 Millionen Franken; 1987 waren es 930 Millionen Franken; jetzt, im Dezember 1992, sollen es gar 1,44 Milliarden sein. Wie hat sich die Personenbeförderung entwickelt? Lobend darf man erwähnen, dass 1980 von den KTU noch 1,002 Milliarden Personen befördert wurden, 1990 waren es 1,318 Milliarden Personen. Wir stellen also fest, dass der Rahmenkredit seit 1980 auf etwa 280 Prozent angewachsen ist, die Zahl der beförderten Personen aber nur um 30 Prozent auf 130 Prozent.

Was wirklich auffällt – da wird auch Herr Bezzola mit mir einig gehen – sind die hohen Personalkosten der KTU. Rund 50 Prozent der Aufwendungen sind bei den KTU für das Personal bestimmt. Diese Zahl lässt aufhorchen. Im privaten Transportgewerbe wäre dieser Anteil absolut tödlich.

Wenn ich richtig informiert bin, sind die Kollegen Bezzola und Hari in Verwaltungsräten von konzessionierten Subventionsempfängern. Ich weiss, dass diese zwei Herren erfolgreiche Unternehmer sind; als Offiziere haben sie hohe Führungsqualitäten. Ich bitte diese zwei Herren dringend, in den Verwaltungsräten ihren Direktoren auf die Finger zu klopfen. Diese Entwicklung beim Personal darf nicht so weitergehen.

Nun muss ich aber das Thema Personal schleunigst verlassen, sonst riskiere ich, dass Herr Jöri wieder mit einer persönlichen Erklärung gegen mich protestiert oder dass das Regionaljournal Aargau-Solothurn von Radio DRS heute abend wieder etwas Negatives über meinen Betrieb zu berichten weiss; das hat es nämlich gestern gemacht – als Antwort auf meine Rede gegen die SBB. Nur nebenbei für die Damen und Herren ganz oben beim Radio: Mich stört das nicht. Sie können noch lange schiessen – ich sage, was ich will.

Wir können in diesem Saal nicht täglich Sparübungen machen, den KTU aber den geforderten Kredit ohne Abstriche gewähren. Auch die KTU müssen nun den Gürtel enger schnallen. Ich bestreite den Kredit von 1,44 Milliarden Franken nicht, aber ich möchte, dass wir ihn auf sieben Jahre verteilen. Sie haben das in meinem Minderheitsantrag gesehen. Das ist nur ein ganz kleiner Zoll, den die KTU leisten. Alle müssen sparen. Deshalb bitte ich Sie dringend, im Sinne eines glaubwürdigen öffentlichen Verkehrs meinem Minderheitsantrag II zuzustimmen.

Binder: Die Minderheit I will mit ihrem Antrag eine Frist von 1993 bis 1997, also nicht bis «mindestens Ende 1997». Nach meiner Auffassung und nach Auffassung der Fraktion ist es falsch, die 1,4 Milliarden durch fünf zu teilen, um dann auf Jahrestanchen zu kommen. Die Verpflichtungskredite, die sich auf fünf Jahre erstrecken, werden erfahrungsgemäss nicht innerhalb dieser Zeit ausbezahlt: Immerhin müssen gute Projekte vorliegen, damit die Kredite freigegeben werden. Der Rahmenkredit 8 wird also, was die Zahlungen anbelangt, über fünf bis acht Jahre hingezogen werden. Das heisst, dass sich die Rahmenkredite jeweils überschneiden.

Wir brauchen eine flexible Lösung, und diese beinhaltet das Wort «mindestens». Dies vor allem auch unter dem Aspekt der langwierigen Planungs- und Bewilligungsverfahren. Die

starre, klar befristete Lösung bis Ende 1997 bedeutet nicht, dass der ganze Rahmenkredit 8 in dieser Zeit ausbezahlt wird. Es könnte durchaus sein, dass nur ein Teil in dieser Zeit ausbezahlt wird und die Unternehmen ein Eigengalg schiessen, wenn sie den Antrag der Minderheit I (Bezzola) annehmen.

Die SVP-Fraktion lehnt die starre Lösung der Minderheit I ab und schlägt Ihnen vor, der Mehrheit zu folgen. Das gleiche gilt für den Antrag der Minderheit II (Giezendanner). Auch diese Lösung lehnen wir ab. Es ist nicht so, dass einfach aufgestockt wird – die Kommissionssprecher haben das gestern schon betont –, es wurde bereits in einer ersten Runde im Gespräch mit den 75 konzessionierten Unternehmen ein Abstrich gemacht, und zwar ein relativ grosser, auf ein vernünftiges Mass, das auch der finanziellen Situation des Bundes Rechnung trägt.

Ich beantrage Ihnen namens der SVP-Fraktion, beide Minderheitsanträge abzulehnen und der Mehrheit und damit dem Bundesrat zu folgen.

M. Béguelin: Le groupe socialiste vous invite à accepter le huitième crédit-cadre et à rejeter la proposition de minorité II (Giezendanner) qui veut prolonger la durée de l'effet du crédit de deux ans, soit jusqu'en 1999.

Premier argument, ce crédit-cadre concrétise la continuité de l'effort fédéral en faveur des transports publics, en particulier dans la droite ligne de la décision du peuple en 1987 en faveur de «Rail et Bus 2000». Une partie des crédits d'infrastructure prévus représente précisément la part «Rail 2000» des entreprises de transport concessionnaires: le doublement de la ligne Berne-Neuchâtel, l'une des liaisons Suisse romande-Suisse allemande évidentes, est notamment inclus dans ce chapitre.

Une deuxième raison de dire oui dont l'importance est primordiale dans la période de crise actuelle, c'est que ce crédit-cadre renforcé par une part équivalente des cantons, avec ses investissements d'infrastructure et de matériel roulant, constitue un programme de relance économique idéal. De ce point de vue, ce crédit de programme ne pouvait pas mieux tomber, aussi bien pour aider les entreprises de construction que pour apporter de l'air à notre industrie ferroviaire nationale. Pour cette même raison de relance économique, il est important de ne pas prolonger la durée de validité du crédit-cadre jusqu'en 1999 comme le voudraient certains représentants du lobby routier. La concentration sur la période de cinq ans prévue, 1993-1997, est incontestablement la meilleure solution.

Le Conseil fédéral veut une validité de 1993 au moins jusqu'à la fin de 1997. Pour la clarté de votre décision, nous vous invitons à soutenir le texte plus précis de la minorité I (Bezzola). Je veux espérer que M. Ogi, conseiller fédéral, pourra s'y rallier.

M. Cavadini Adriano: Le groupe radical donne son appui à ce crédit-cadre qui doit permettre d'améliorer les infrastructures des entreprises de transport concessionnaires. Il y a des programmes très intéressants qui sont prévus dans ce crédit. En ce qui concerne par exemple le canton du Tessin, je relèverai la ligne ferroviaire Lugano-Ponte Tresa ainsi qu'un crédit pour l'entreprise Fart de Locarno.

Le groupe radical ne peut pas suivre les propositions de minorité I (Bezzola) et II (Giezendanner). En ce qui concerne la proposition de minorité I, nous pensons qu'il faut laisser au Conseil fédéral une certaine flexibilité dans l'évaluation de la situation et lui permettre, à la limite, d'aller au-delà de la date prévue pour l'utilisation de ce crédit.

Quant à la proposition de minorité II, je l'avais moi-même présentée à la commission. Je l'avais ensuite retirée en fonction de la discussion que nous avons eue, et surtout pour les deux raisons suivantes: premièrement, il faut considérer que le crédit que nous allons voter subira aussi la réduction linéaire de 10 pour cent que les Chambres ont décidée au mois de septembre; deuxièmement, il s'agit d'un crédit-cadre et non pas d'un crédit de paiement. Cela signifie que nous donnons aux entreprises concessionnaires la possibilité d'établir leurs programmes d'investissements pour les années nonante, mais que nous n'avons pas encore décidé les modalités de paiement de ces crédits. Là aussi, il y a quand même une certaine

flexibilité qui devrait permettre de tenir compte de la situation financière difficile de la Confédération. C'est pour ces raisons que j'avais retiré la proposition en commission et que le groupe radical vous invite à suivre la majorité.

Toujours à propos de ce crédit-cadre, on voit, dans le message, que l'on parle à plusieurs reprises des possibilités d'économie, de la nécessité d'obliger les entreprises de transport concessionnaires à maîtriser les coûts de personnel, à travailler et à coordonner au mieux leurs activités. Il semble donc que le Conseil fédéral reconnaisse qu'il y a, à l'intérieur de ces entreprises, des possibilités d'épargne, de rationalisation, de coordination et des efforts à faire dans ce sens. Je pense que, vu la situation financière difficile des collectivités publiques, il est nécessaire que dans l'attribution de ce crédit le Conseil fédéral soit plus déterminé envers les sociétés et les entreprises qui ont encore des marges de manoeuvre dans leur gestion. Il faut, à mon avis, essayer de les pousser à utiliser ces moyens de rationalisation, ces possibilités supplémentaires de coordination. Dans certaines régions, on pourrait même envisager la fusion de plusieurs entreprises – et je pense surtout au secteur des transports par bus – pour en tirer des économies administratives et des économies dans le fonctionnement de ces mêmes entreprises. Par conséquent, si comme le message le laisse apparaître, le Conseil fédéral nous donne l'assurance que, dans l'utilisation de ces crédits, il essaiera de mettre en oeuvre ces possibilités d'épargne et de rationalisation, les buts poursuivis, notamment par la minorité II (Giezendanner), seraient alors atteints.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à appuyer la majorité et à accepter ce crédit-cadre pour les entreprises concessionnaires.

Frau Diener: Der neu zu bewilligende Rahmenkredit wird von der grünen Fraktion geschlossen unterstützt, weil er wesentlich zur Förderung und Erhaltung des öffentlichen Verkehrs vor allem auch in den Randregionen beiträgt. Auch wenn die grüne Fraktion für Eintreten auf die Vorlage und deren Gutheissen votiert, erlaube ich mir einige Gedanken zu diesem 8. Rahmenkredit.

Die Investitionsbeiträge des Bundes haben in absoluten Zahlen kontinuierlich zugenommen. Real betrachtet sind sie jedoch im Vergleich zu den Kantonsanteilen kleiner geworden. Mit dem 8. Rahmenkredit, den wir heute verabschieden wollen, wird diese Tendenz noch weiter verstärkt, beträgt doch der Bundesanteil nur noch knappe 42 Prozent. Diese Entwicklung bringt den Bundesfinanzen eine Entlastung auf Kosten der Kantone. Diese wiederum stehen finanziell ebensowenig rosig da wie die Eidgenossenschaft. Es besteht bei dieser Entwicklung die Gefahr, dass die Kantone und Gemeinden vermehrt die finanziellen Folgen für die Randregionen übernehmen müssen, während sich der Bund hauptsächlich um die Hauptachsen und um den Transitbereich kümmert. Es gilt darum für Sie, Herr Bundesrat Ogi, und auch für uns im Parlament, sorgsam darauf zu achten, dass sich diese Tendenz nicht noch weiter verstärkt. Zudem drängt sich die Frage auf, was mit den bereitgestellten Bundeskrediten geschieht, wenn die Kantone oder die KTU nicht in der Lage sind, ihre finanziellen Anteile in vollem Ausmass zu übernehmen. Die Finanzprognosen für die nächsten Jahre sind düster, und die grüne Fraktion möchte von Ihnen, Herr Bundesrat, gerne wissen, wie sich der Bund im Falle einer teilweisen Insolvenz der Vertragsparteien verhalten wird.

Im Rahmen der wachsenden Rezession wird heute von fast allen politischen Parteien von Arbeitsbeschaffungsprogrammen gesprochen. Das Hauptgewicht der Bundesratsparteien richtet sich dabei unter anderem auf verstärkte Investitionen im Strassenbauprogramm. Im Wissen um die negativen Folgen unserer überbordenden Mobilität ist es der grünen Fraktion ein grosses Anliegen, in der Debatte um den 8. Rahmenkredit darauf hinzuweisen, dass Arbeitsbeschaffungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs wesentlich sinnvoller sind.

Zwei Drittel der bereitgestellten Mittel des Rahmenkredits fließen in die Substanzerhaltung der Bahn und kommen somit letztlich wieder der Bauwirtschaft zugute. Die grüne Fraktion bittet Sie, Herr Bundesrat Ogi, darum auch um die Prüfung ei-

ner allfälligen Aufstockung dieses Rahmenkredits im Zusammenhang mit den rezessionsbedingten Arbeitsbeschaffungsprogrammen, waren doch die ursprünglichen Forderungen der KTU fast doppelt so hoch.

Die Unterbreitung dieses 8. Rahmenkredits ist für die grüne Fraktion noch nicht Beweis genug, dass der Regionalverkehr vom Bund nicht vernachlässigt wird. Die KTU decken nämlich nur knapp 49 Prozent des öffentlichen Verkehrsnetzes ab. Auch die SBB und der Bundesrat sind aufgerufen, Zeichen für den Regionalverkehr zu setzen.

In diesem Zusammenhang gilt es zu betonen, dass verschiedene Bahnen der KTU eine wichtige Einkommensquelle beim Güterverkehr haben. Durch die Politik der SBB, die tendenziell immer weniger Interesse am innerschweizerischen Güterverkehr zeigen, werden die KTU in ihrer Ertragsbringung erheblich beeinträchtigt; ihr Kostendeckungsgrad leidet darunter. Die Politik der SBB ist darum auch regelmässig auf diese Auswirkungen hin zu überprüfen; sonst könnte die Situation entstehen, dass trotz dem 8. Rahmenkredit dem Regionalverkehr sukzessive die Existenzgrundlage entzogen wird.

Dann hat es in der Botschaft auf Seite 4 noch zwei Aussagen, die nicht unwidersprochen bleiben dürfen. Die eine Aussage ist die, es sei «in der Regel unerheblich, mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln das nötige Angebot sichergestellt werde. Dem möchte die grüne Fraktion ganz klar widersprechen. Die zweite Aussage ist die, dass «der Regionalverkehr in der Fläche nur marginal zur Erreichung der Umweltzielsetzung» beitrage. Diese Aussage ist für uns nicht akzeptierbar, denn es hängt sehr stark von der Verkehrspolitik ab, wie die Umweltzielsetzungen erreicht werden.

Im übrigen stimmt die grüne Fraktion dieser Vorlage zu, ebenfalls in dem Bereich, in welchem es um die Dauer des Rahmenkredits geht.

Bircher Peter, Berichterstatter: Der Minderheitsantrag I (Bezzola) wurde in der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen abgelehnt. Man kann sich darüber streiten, was das Wort «mindestens» bedeuten soll. Wir waren aber in der Kommission der Auffassung, dass eine höchstmögliche Flexibilität gewahrt werden soll. Die Fristsetzung für die Beanspruchung des Rahmenkredits ist vernünftig.

Es wurde schon in der ganzen Tranchierung und Berücksichtigung der verschiedenen Eingaben sehr auf die Baureife geachtet. Wir zweifeln also nicht daran, dass dieser Kredit im Rahmen der zeitlichen Vorgaben gut ausgeschöpft werden kann, vor allem weil wir jetzt – das wurde verschiedentlich betont – eine starke Rezession haben und mit diesem Rahmenkredit weitherum im Lande in den verschiedensten Regionen Investition auslösen. Es ist nicht eine Konzentration auf irgendein Grossprojekt. Bei kaum einer anderen Vorlage kann der Bund mit seinen Beiträgen eine solche Investitionsbreitenwirkung auf die verschiedenen Regionen, auf die verschiedenen Bahnunternehmen erreichen wie hier bei den KTU.

Namens der Kommission möchte ich Ihnen beliebt machen, den Minderheitsantrag I (Bezzola) abzulehnen und das Wort «mindestens», gemäss Bundesrat und Ständerat, in der Vorlage zu belassen.

Zum Antrag der Minderheit II (Giezendanner): Die Aussagen von Herrn Giezendanner bezüglich Personal gehen etwas daneben. Ich nehme an, die gehören in die allgemeinen Betrachtungen, wie er sie bezüglich des Radios und seines Unternehmens angestellt hat.

Wir reden hier über Investitionskredite! Hier ist nicht überbortet worden; Sie haben vielmehr gehört, Kollege Giezendanner, dass schon die Eingaben halbiert wurden, und der Bund zieht sich im Verhältnis zu den Kantonen immer etwas zurück: Vom 1. bis 4. Rahmenkredit gewährte er noch 55 Prozent des geforderten Betrages, beim 7. Rahmenkredit betrug die Bundesleistung 46 Prozent und beim 8. sind es nun zwischen 42 und 43 Prozent.

Frau Diener hat gesagt, das könnte zu ungebührlichen Belastungen der Kantone führen. Hier muss doch angeführt werden, dass die Bergkantone – ich nenne, vor allem wegen der Rhätischen Bahn, den Kanton Graubünden – im ganzen Verteiler wieder stark berücksichtigt worden sind. Das sind für Ap-

penzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und Graubünden 15 Prozent Eigenleistung, während z. B. Solothurn 70 Prozent leisten muss usw. Der Verteiler in den Kantonen ist also wieder sehr von der Finanzkraft und von der Grösse des Schienennetzes abhängig.

Bedenken Sie bei der ganzen Vorlage: Zwei Drittel des Kredites sind für Leistungen an die Infrastruktur vorgesehen. Bei der Beschaffung von Rollmaterial wurde seit Jahren stets darauf geachtet, Sammelbestellungen zu machen, um hier so gut wie möglich zu koordinieren.

Die Kommission hat den Minderheitsantrag II (Giezendanner) mit 15 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Stimmen Sie der Vorlage gemäss Ständerat zu.

Präsident: Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie die Mehrheit unterstützt.

M. Poncet, rapporteur: Indépendamment des considérations d'ordre général qui ont été développées par Mme Diener tout à l'heure, vous êtes actuellement saisis de deux propositions de minorité.

La première est la proposition de la minorité I (Bezzola) qui vise à modifier le texte de l'article premier alinéa 2 de l'arrêté pour le remplacer par la phrase suivante: «Ce crédit est valable à partir de 1993 jusqu'à la fin de 1997.» M. Bezzola a raison de dire que la formulation de l'article premier alinéa 2 est probablement ambiguë. Cette fois-ci, il ne s'agit pas d'un problème de traduction, c'est tout aussi ambigu dans le texte allemand que dans le texte français. Que signifie en effet un crédit valable à partir de 1993 et «au moins» jusqu'en 1997? Il serait exagéré d'affirmer que la discussion en commission a permis de clarifier cette question. Il faut donc se limiter aux hypothèses d'interprétation possibles. M. Binder en a évoqué quelques-unes, j'en proposerai deux. Le texte tel qu'il est formulé signifie, ou en tout cas peut signifier, que le crédit ne peut pas et ne doit pas être engagé en totalité avant la fin de 1997. Sous la réserve naturellement que si le Parlement en décidait ainsi, le crédit pourrait être prolongé, renouvelé ou différé au-delà de 1997. Je crois pouvoir dire que la commission a, en fait, retenu dans sa majorité que cette compétence-là, le Parlement l'avait de toute façon. Il peut en effet modifier ses décisions s'il le veut, la seule limite juridique étant ici l'éventuelle protection de droits acquis au sens que la jurisprudence du Tribunal fédéral donne à ce terme. C'est donc pour cette raison que la suppression du terme «au moins» ne modifierait guère le sens réel de l'alinéa 2 de la disposition. Ainsi, la commission n'a pas estimé devoir donner suite à la proposition de M. Bezzola, et ce par 13 voix contre 7.

En ce qui concerne la proposition de la minorité II, c'est-à-dire celle de M. Giezendanner, elle vise à prolonger l'effet du crédit-cadre, sans l'augmenter et ce, de deux ans, soit jusqu'à la fin de 1999 au lieu de la fin de 1997. La commission a rejeté cette proposition par 15 voix contre 2 avec 4 abstentions.

Il ne vient à l'idée de personne de contester le caractère sérieux, voire préoccupant du problème du financement de la politique suisse des transports en général, qu'il s'agisse des Chemins de fer fédéraux – nous en avons parlé hier – ou qu'il s'agisse des entreprises de transport concessionnaires. J'ai mentionné à cet égard quelques chiffres dans mon intervention d'hier qui recourent partiellement ceux de M. Giezendanner. Cela dit, la proposition de M. Giezendanner ne résoudrait pas le problème auquel elle prétend s'adresser. Elle aboutirait même vraisemblablement à l'aggraver. Outre l'argument de la continuité, qui a été évoqué par M. Béguelin tout à l'heure, se poserait notamment le problème du renchérissement. Dans le crédit actuel, le poste renchérissement s'élève à 330 millions. S'il fallait différer de deux ans l'effet de ce crédit, on devrait arithmétiquement se situer, toutes choses égales d'ailleurs, à un poste de renchérissement d'environ 420 à 450 millions.

D'autre part, et cela me paraît plus important, si les besoins en investissements ont été calculés de manière adéquate par l'Office fédéral des transports, il ne se justifierait naturellement pas – à l'occasion de ce qui est, rappelons-le, le huitième crédit-cadre – de modifier le facteur temps, ce qui compromettrait l'ensemble de l'exercice. Et si, en revanche, les entreprises de

transport concessionnaires ou l'Office fédéral des transports ont calculé faux leurs besoins en investissements, il est évident que le fait d'étaler de deux ans ne rendrait pas juste un calcul qui aurait, par hypothèse, été faux dès le début.

Quelle que soit la manière dont on envisage le problème, la solution proposée par la minorité II (Giezendanner) n'en est pas une. C'est la raison pour laquelle la commission a rejeté cette suggestion par 15 voix contre 2, avec 4 abstentions, comme je le rappelais tout à l'heure.

Bundesrat Ogi: Die Konzessionierten Transportunternehmen spielen in unserem Land und in unserem öffentlichen Verkehrssystem in Ergänzung zu den SBB eine sehr wichtige Rolle. Und diese Rolle sollen sie auch in Zukunft ausfüllen können. Der Bund darf sich deshalb aufgrund der knappen Finanzmittel nicht aus dem Regionalverkehr zurückziehen und sich nur auf die grossen Bahnprojekte konzentrieren. Der Regionalverkehr bedarf der zielgerichteten Förderung und damit der hierfür erforderlichen Mittel.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die SBB über einen jährlichen Investitionsplafond verfügen, den Privatbahnen dagegen steht ein Investitionskredit über mehrere Jahre zur Verfügung. Das ist der Unterschied.

Der 7. Rahmenkredit ist weitgehend aufgebraucht und läuft Ende 1992 aus. Den KTU muss aber weiterhin ein kontrolliertes Wachstum ermöglicht werden, und dazu brauchen sie Mittel, mit denen sie dank zeitgerechten Erneuerungen ihre Substanz erhalten und sich in Übereinstimmung mit den Zielen von «Bahn 2000» – auch diese sollten wir nicht vergessen – weiterentwickeln können. Daher soll der neue, der 8. Rahmenkredit verpflichtungsseitig nahtlos an den laufenden Rahmenkredit anschliessen.

Der Bundesrat beantragt, hierfür in den Jahren 1993 bis 1997 nominal 1440 Millionen Franken bereitzustellen. Zur Bestimmung des Betrages mussten auch die Möglichkeiten der Kantone, Frau Diener, mitberücksichtigt werden. Ergänzt werden die Bundesmittel und die entsprechenden Kantonsanteile noch durch Abschreibungsmittel und Treibstoffzollgelder, womit ein Investitionsvolumen von über 3,7 Milliarden Franken ausgelöst wird. Obwohl die KTU einen höheren Mittelbedarf geltend gemacht haben – in der Diskussion haben sie einen Betrag von 4,6 Milliarden Franken vorgelegt –, erachtet der Bundesrat diesen Rahmen als finanziell angemessen und auch als tragbar.

Die Investitionsschwerpunkte im 8. Rahmenkredit liegen vor allem im Infrastrukturbereich und weniger beim Rollmaterial. Wenn Sie vergleichen, dann können Sie feststellen, dass die KTU in bezug auf dieses Rollmaterial ebenbürtig oder bei gewissen Bahnen vielleicht sogar bessergestellt sind als die SBB.

Der Ablauf des 8. Rahmenkredits ist in das Controlling-Paket des Bundes eingebettet, womit da auch die Steuerung dieser Kreditzuteilung verbessert werden kann. Ein umfassendes, konkretisiertes Investitionsprogramm wird vom Bundesrat noch zu genehmigen sein.

Damit möchte ich auf die zwei Minderheitsanträge eintreten und die gestellten Fragen beantworten.

Zunächst zum Antrag der Minderheit I (Bezzola): Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen, denn er wird den KTU nicht viel bringen. Herr Bezzola, Sie wissen auch als Mitglied des Verwaltungsrates der RhB, dass grosse Beträge für die RhB gesprochen wurden. Aber wir verlangen jetzt im Rahmen dieses 8. Rahmenkredits konkrete Projekte. Und wir werden nicht nur konkrete Projekte verlangen – das gilt nicht nur für die RhB, sondern für alle Privatbahnen –, wir werden auch die Rentabilität unter die Lupe nehmen; erst dann werden Kredite bewilligt.

Ihren Minderheitsantrag, Herr Bezzola, muss man auch ablehnen wegen den Bewilligungsverfahren. Es gibt eben nur wenige baureife Projekte. Deshalb haben wir manchmal Mühe, die Anteile, die wir sprechen, zuteilen zu können, weil die Projekte nicht baureif sind, weil die Bewilligungen, die Umweltverträglichkeitsprüfungen usw. nicht vorliegen.

Ich bitte Sie deshalb, die Minderheitsanträge I und II abzulehnen. Der Bundesrat hat den Weg der Mitte aufgezeigt, und

deshalb möchte ich Sie bitten, wie immer, den Mittelweg zu wählen.

Zum Votum von Herrn Giezendanner: Ich möchte ihn einfach einmal bitten, folgendes zu überlegen: Was wäre, wenn es den öffentlichen Verkehr nicht geben würde? Dann würden wir auf der Strasse nicht nur stehen, sondern möglicherweise auch auf der Strasse noch Ferien machen! Und das sollten wir verhindern. Der öffentliche Verkehr transportiert Millionen Personen pro Jahr. Was wäre, wenn wir diese Millionen Menschen auch noch auf der Strasse hätten?

Ich möchte Sie auch bitten, den Minderheitsantrag II (Giezendanner) abzulehnen. Die KTU haben berechnete Anliegen vorgebracht, die grundsätzlich in den nächsten fünf Jahren anzupacken sind. Sollte sich die Mittelverwendung verzögern – infolge knapper Finanzen der Kantone, Planungsproblemen, Einsparungen –, könnte die Laufzeit immer noch verlängert werden.

Aber eine Aufstockung, Frau Diener – damit möchte ich Ihre Frage beantworten oder wenigstens zu beantworten versuchen –, wird abhängig sein von den Bundesfinanzen. Wir können hier keine Versprechen abgeben, dass wir eine Aufstockung bis 1997 vornehmen. Die Mittel diktiert unsere Möglichkeiten. Der Bundesbeschluss lässt eine Verlängerung zu. Wir schreiben ja: «mindestens bis 1997». Das als Antwort an Herrn Giezendanner. Wir müssen zu gegebener Zeit eine Zwischenbilanz ziehen – das werden wir tun – und entscheiden, ob ein neuer Rahmenkredit allenfalls erst für 1999 vorgelegt werden soll.

Zur Insolvenz – eine Frage auch von Frau Diener –: Die Mittel werden durch den Bund und die Kantone bereitgestellt – Sie haben das richtig erwähnt –; wenn wir sie bereitstellen, und der Kanton seinen Beitrag nicht zur Verfügung stellen kann, ist es schwierig, unsere Mittel freizugeben. Wir verlangen den Beitrag der Kantone und der Unternehmung, und der Bund bezahlt natürlich nur, wenn alle Partner bereit sind, ihren Anteil zu leisten.

Ich darf Sie bitten, den Regionalverkehr nicht zu vernachlässigen. Sein Weiterbestehen und ein zusätzlicher Ausbau im Sinne von «Bahn 2000» ist mit den erforderlichen Mitteln sicherzustellen. Mit dem 8. Rahmenkredit für die KTU, dem Korridor für den kombinierten Verkehr, dem Huckepack, der «Bahn 2000», der Neat und schliesslich auch mit dem in Revision begriffenen Luftfahrtgesetz und dem Bauprogramm für die Nationalstrassen erfüllt die Schweiz nicht nur die im Transitvertrag eingegangenen Verpflichtungen, sondern sie verfügt damit über eine langfristige, konsistente Verkehrspolitik und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der innerschweizerischen Verkehrssituation – denken Sie an die Rand- und Berggebiete –, und sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur umweltfreundlichen Abwicklung unseres Verkehrs. Wir werten damit den Standort Schweiz auf – ich glaube, das ist nach dem 6. Dezember 1992 dringend notwendig –, und wir ermöglichen damit insgesamt eine umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs in unserem Lande.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diesen Mosaikstein KTU, den 8. Rahmenkredit, ebenfalls zu beschliessen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I 41 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II 11 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit I Minderheit

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

112 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.2016

Petition IG Velo

«Bahn und Bus 2000» mit dem Velo

Pétition IG vélo

«Rail et Bus 2000» avec le vélo

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Inhalt der Petition

Am 7. Mai 1992 reichten die IG Velo Schweiz, die Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr (IGÖV) und der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) eine Petition ein, die von rund 25 000 Personen unterschrieben worden ist. Die Petition ist an die eidgenössischen Räte, den Bundesrat und die Kantone gerichtet. Die Petition hat folgenden Wortlaut:

«Mit dem System 'Bahn und Bus 2000' soll ein attraktives und dichtes Netz von öffentlichen Verkehrsmitteln entstehen, die im Takt mindestens stündlich verkehren werden. Doch nicht vor jeder Haustür befindet sich eine Bus/Tram-Station oder ein Bahnhof. Andererseits sind aber die meisten Wege zu einem Bahnhof oder einer Haltestelle so kurz, dass sich das Velo als ideales Zubringerfahrzeug anbietet. Vor allem im Ausflugs- und Ferienverkehr besteht auch Bedarf, Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren, um den Aktionsradius des muskelbetriebenen Zweirads zu vergrössern.

Die Kombination Bahn/Velo ist unbestritten die verkehrspolitisch sinnvollste und umweltfreundlichste. Die unterzeichneten Personen verlangen deshalb, dass bei der Realisierung von 'Bahn und Bus 2000' auch die folgenden Massnahmen fürs Velo getroffen werden:

– Velozufahrten zu Stationen

Um das Velo als Zubringer zu Bahn, Bus und Tram zu fördern, sind direkte und sichere Velozufahrten zu den Bahnhöfen und Haltestellen zu schaffen. Bahnareale müssen für Velos durchlässig sein. Die Zugänge zu den Perrons sollen Rampen oder Treppen mit Veloschieberillen aufweisen.

– Velomitnahme

Der Transport von Velos mit Bahn und Bus muss verbessert werden; vor allem sind die Fahrzeuge der öffentlichen Verkehrsmittel auch auf den Velotransport auszurichten. Die Tarife dürfen nicht abschreckend ausgestaltet sein.

– Velo-Parkieranlagen (Bike and Ride)

An Stationen sind die bestehenden Veloparkplätze zu verbessern und allenfalls zu vergrössern. Erweiterte und neue Anlagen müssen witterungssicher, diebstahlsicher und gleisnah sein. Bei mehreren hundert Veloabstellplätzen ist die Einrichtung von Fahrradstationen nach holländischem Vorbild zu prüfen (Anlagen mit überwachter Parkierung, Vermietung, Verkauf von Velos und Zubehör).

– Velovermietung

Das bestehende Mietvelosystem soll ausgebaut und optimal auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden (bediente Stationen, längere Schalteröffnungszeiten).»

Erwägungen der Kommission

Die Kommission beurteilt die Forderung der Petition als grundsätzlich berechtigt. Die Realisierung ist aber zu einem Teil Sache der Kantone und Gemeinden.

Die Forderungen betreffend Velozufahrten zu den Stationen sowie Velo-Parkieranlagen (Bike and Ride) fallen in den Zu-

ständigkeitsbereich der Gemeinden und Kantone. Die Petition ist deshalb richtigerweise auch an die Kantone gerichtet. Aber auch die Transportunternehmungen sollen in dieser Frage die Initiative ergreifen.

Es ist zurzeit noch offen, ob allenfalls aufgrund des Treibstoffzollgesetzes Beiträge aus Treibstoffgeldern an den Bau von Veloabstellplätzen bei Bahnhöfen ausgerichtet werden könnten. Der Entscheid darüber ist Sache des Bundesrates.

Die Forderungen betreffend Velovermietung gehören in den marktwirtschaftlichen Bereich der SBB. Die Liste der Stationen, an denen Velos gemietet werden können, ist lang. Zurzeit umfasst sie über 200 Stationen. Die Kommission sieht in diesem Bereich keinen Handlungsbedarf.

Zu den Anliegen betreffend Mitnahme der Velos in den Zug: Der konventionelle Verlad der Velos durch das Bahnpersonal in die Gepäckwagen ist sehr kostenintensiv, hat ungünstige Auswirkungen auf den Bahnbetrieb und ist auch für den Bahnkunden keine ideale Lösung, weil das Velo sehr oft nicht im gleichen Zug mitfahren kann und deshalb früher zur Bahn gebracht werden muss. Aus Kosten/Nutzen-Ueberlegungen ist es kaum sinnvoll, diese Beförderungsart auszubauen.

Heute ist es für den Passagier nur in sehr beschränktem Masse möglich, das Velo mit in die Eisenbahn zu nehmen, weil das im Einsatz stehende Rollmaterial nicht dafür geeignet ist. Bei den Gepäckwagen ist die Ladefläche sehr hoch, und das Velo kann nicht während der Fahrt beaufsichtigt werden. In den Personenwagen des Regionalverkehrs sind die Vorräume zum Teil für die Mitnahme von Velos eingerichtet worden, aber dies ist nur eine Notlösung für Einzelfälle. In die Intercity- und die Schnellzugswagen können normalerweise keine Velos mitgenommen werden.

Wie dies in der Petition angedeutet wird, besteht möglicherweise eine Lösung in besonderen Niederflur- oder Doppelstockwagen, bei denen der Passagier leicht das Velo selbst in den Zug verladen und während der Fahrt beaufsichtigen kann. Aehnliche Spezialwagen für Gepäckrollis und Passagiere sind heute in den Pendelzügen zwischen Täsch und Zermatt im Einsatz. Solche Mehrzweckwagen könnten möglicherweise sowohl für Velos als auch für Kinderwagen, Rollstühle, beladene Gepäckroller usw. verwendet werden. Ein Teil des Wagens kann mit Sitzen für die Reisenden ausgerüstet werden, der Laderaum mit Klappsitzen. Diese Wagen könnten aber nur in weniger stark besetzten Zügen mitgeführt werden. Die Kosten für das Mitnehmen der Velos wären aber kaum gering, denn der Flächenbedarf für ein Velo ist etwa gleich gross wie derjenige für einen Sitzplatz im Zuge. Die Preise sollen aber nicht abschreckend sein.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Contenu de la pétition

Le 7 mai 1992, l'Association IG vélo Suisse, la CI pour les transports publics (Citrap) et l'Association transports et environnement (ATE) ont déposé une pétition signée par en gros 25 000 personnes. La pétition est adressée aux conseils législatifs, au Conseil fédéral et aux cantons.

La pétition a la teneur suivante:

«Le système 'Rail + Bus 2000' a pour objet la création d'un réseau dense et attractif de transports publics. Si tout le monde n'habite pas à côté d'une gare ou d'un arrêt de bus, la plupart des gens n'ont pas à parcourir une grande distance pour atteindre la plus proche station. Pour ces courts trajets, la bicyclette s'impose comme le mode de déplacement idéal. D'autre part, le transport des vélos dans les trains permet d'accroître le rayon d'action de ce véhicule non polluant et ainsi de satisfaire, entre autres, les besoins du cyclotourisme. Associer le train et le vélo, c'est promouvoir la combinaison de moyens de transport la plus intelligente et la plus respectueuse de l'environnement. Les personnes soussignées demandent donc que soient prises, dans le cadre de la réalisation de 'Rail et Bus 2000', les mesures suivantes en faveur du vélo:

– Accès des cyclistes aux stations

La promotion du vélo comme moyen de transport complémentaire au train, au bus et au tram passe par la création de

voies cyclables permettant un accès direct et sûr aux gares et arrêts des transports publics. Le périmètre des gares doit être 'perméable' aux déplacements des cyclistes. L'accès au quai doit être facilité par des rampes.

– Transport de vélos

Le transport des vélos dans les trains et les bus doit être amélioré; il s'agit avant tout d'intégrer cette préoccupation dans la conception et l'équipement des véhicules des transports publics. Les tarifs de ce transport ne doivent pas être dissuasifs.

– Places de parc pour vélos (bike and ride)

Les places de parc pour bicyclettes dans les gares doivent être proches des quais et offrir une protection contre les intempéries et le vol. Lorsque le nombre de places atteint une certaine importance (plusieurs centaines), il convient d'envisager la création d'une gare cycliste selon le modèle hollandais (surveillance du parking, location, réparation, vente de vélos et d'accessoires).

– Location de vélos

Le système actuel de location de vélos doit être développé et aménagé de manière optimale en fonction des besoins des usagers (desserte des gares, heures d'ouverture des guichets).»

Considérations de la commission

La commission estime que les demandes exprimées par la pétition sont fondamentalement justifiées. Cependant, leur réalisation est en grande partie l'affaire des cantons et des communes. Les demandes concernant les voies cyclables permettant un accès aux gares ainsi que les places de parc pour vélos (bike and ride) appartiennent au domaine de compétences des communes et des cantons. C'est la raison pour laquelle la pétition est également adressée aux cantons, à juste titre d'ailleurs. Mais les entreprises de transports doivent également prendre l'initiative dans ce domaine.

La question de savoir si, le cas échéant, il est possible, en se fondant sur la loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants, de verser des contributions aux frais de construction de places de parc pour vélos près des gares, est encore ouverte. En l'occurrence, la décision appartient au Conseil fédéral.

Les demandes concernant la location de vélos appartiennent aux prestations relevant de l'économie de marché propres aux CFF. La liste des stations où il est possible de louer des vélos est longue. Actuellement, elle compte plus de 200 gares. La commission ne considère pas qu'il y ait une lacune à combler en l'espèce.

Quant aux requêtes concernant le transport des vélos par le train, il y a lieu de relever ce qui suit: le chargement conventionnel des vélos dans les voitures à bagages par le personnel des gares est très coûteux et comporte des inconvénients du point de vue de l'exploitation ferroviaire; cette solution n'est pas non plus idéale pour les usagers parce qu'il est fréquent que la bicyclette ne puisse pas être transportée dans le même train que l'utilisateur et que, par conséquent, elle doit être amenée plus tôt à la gare. Pour des raisons de rapport entre les coûts et les profits, développer ce type de transports n'a presque pas de sens.

Actuellement, les passagers ne peuvent prendre leur vélo dans le train que dans une mesure réduite parce que le matériel roulant n'est pas conçu à cet effet. La surface de chargement des voitures à bagages est située à une hauteur très élevée et la bicyclette ne peut être surveillée pendant le transport. La plate-forme des voitures de voyageurs a été en partie aménagée, dans le trafic régional, pour permettre le transport des vélos, mais il s'agit d'un expédient prévu pour des cas isolés. Dans les trains intercity et les trains directs, il n'est ordinairement pas possible de prendre avec soi des bicyclettes. Comme cela est suggéré dans la pétition, une solution serait peut-être envisageable dans des voitures particulières à plancher bas ou à deux étages: le passager pourrait charger lui-même facilement son vélo et le surveiller durant le trajet. Des voitures semblables pour des chariots porte-bagages et passagers sont actuellement en service sur les navettes entre Täsch et Zermatt. De telles voitures à usage multiple peuvent vraisemblablement être aussi bien utilisées pour le transport

de bicyclettes que pour celui de voitures d'enfants, de fauteuils roulants, etc. Une partie des wagons pourrait être équipée avec des sièges pour les voyageurs et le secteur de chargement avec des sièges rabattables. Mais ces voitures ne peuvent être introduites que dans des trains moins fortement fréquentés. Cependant, les coûts de transport des vélos ne pourraient pratiquement pas être bas parce que la surface nécessaire au transport d'une bicyclette est à peu près la même que celle d'une place assise dans un train. Les prix ne doivent cependant pas être prohibitifs.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen und das Postulat Ad 92.2016 zu überweisen.

Proposition de la commission

La commission propose de prendre connaissance de la pétition et de transmettre le postulat Ad 92.2016.

Angenommen – Adopté

Ad 92.2016

Postulat der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

«Bahn und Bus 2000» mit dem Velo

Postulat de la Commission des transports et des télécommunications

«Rail et Bus 2000» avec le vélo

Wortlaut des Postulates vom 3. November 1992

Der Bundesrat wird aufgefordert, auf die Transportunternehmungen in folgendem Sinne Einfluss zu nehmen:

1. Die Transportunternehmungen setzen sich für gute Zufahrten und Abstellmöglichkeiten für Velos bei den Bahnhöfen ein.
2. Die Mitnahme von Velos (nach dem Selbstverladesystem) ist – soweit dies betrieblich zu bewältigen ist – zu einem günstigen Preis zu ermöglichen.
3. Bei Rollmaterialbeschaffungen wie auch bei Revisionen ist den technischen Anforderungen für den Velotransport Rechnung zu tragen.
4. Die schweizerischen Transportunternehmungen setzen sich in internationalen Organen für die Aufrechterhaltung und Ermöglichung des Velotransportes im internationalen Verkehr ein.

Texte du postulat du 3 novembre 1992

Le Conseil fédéral est prié d'intervenir auprès des entreprises de transport afin qu'elles appliquent les principes ci-après:

1. Les entreprises de transport s'engagent à améliorer les accès et les possibilités de déposer les vélos à la gare.
2. Sur tous les moyens de transports publics, il devrait être possible, moyennant un prix raisonnable et lorsque l'exploitation le permet, d'emmener un vélo (manutention par l'utilisateur).
3. Lors de l'acquisition de matériel roulant et lors de révisions, on tiendra compte des particularités techniques du transport des vélos.
4. Les entreprises de transport suisses s'engagent dans les organismes internationaux pour que le transport des vélos reste possible entre les différents pays.

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 7. Dezember 1992

Als übergeordnete Zielsetzungen sind die Anliegen gerechtfertigt. Der Bundesrat ist bereit, sich bei den Unternehmen für eine solche Leistungserbringung einzusetzen, sofern ein Handeln überhaupt in seinem Kompetenzbereich liegt, Eingriffe nicht den unternehmerischen Spielraum tangieren und sich die Leistungen für den Velotransport marktgerichtet und marktgerecht verhalten.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 décembre 1992

Les demandes figurant dans le postulat sont justifiées en tant qu'objectifs supérieurs. Nous sommes disposés à nous engager auprès des entreprises pour qu'elles fournissent de telles prestations, à condition que nous soyons habilités à agir, que les interventions ne touchent pas la marge de manoeuvre des entreprises et que les prestations pour le transport des vélos soient adaptées au marché.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

Überwiesen – Transmis

92.064

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1993 Budget de la Confédération 1993

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 2547 hiervor – Voir page 2547 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 15. Dezember 1992
Décision du Conseil des Etats du 15 décembre 1992

Hess Peter, Berichterstatter: Auf der Fahne, die Ihnen heute morgen ausgeteilt wurde, sehen Sie, dass noch drei Geschäfte in die Differenzbereinigung einbezogen sind. Beim ersten Geschäft, Schweizerisches Forschungszentrum für Mikrotechnik, Neuenburg, hat der Ständerat Festhalten beschlossen; d. h., der Betrag wird gemäss ursprünglichem Antrag des Bundesrates lediglich um 600 000 Franken auf 20 985 000 Franken erhöht. Die Kommission beantragt Ihnen, dem Ständerat zuzustimmen, weil wir hier jetzt am Ende der Differenzbereinigung sind und weitere Differenzen nur noch in einer Einigungskonferenz erledigt werden könnten. Beim Militärdepartement ist die Situation entgegengesetzt. Sie erinnern sich, dass wir gestern im Verhältnis 2 zu 1 beschlossen haben, beim Militärdepartement an Kürzungen im Umfang von 150 Millionen Franken festzuhalten. Der Ständerat hat die Abstimmungsverhältnisse in unserem Rat als nicht überzeugend eingeschätzt und ohne weitere Diskussion mit 30 zu 7 Stimmen beschlossen, seinerseits an einer Kürzung von nur 100 Millionen Franken festzuhalten. In der Finanzkommission des Nationalrates wurde die Situation nochmals eingehend diskutiert; sie beantragt Ihnen nun mit 9 zu 3 Stimmen, an unserem Vorschlag, Kürzung um 150 Millionen Franken, festzuhalten. Wir haben heute morgen auch einen Vermittlungsantrag zur Diskussion gestellt, der sich dann auf der Mitte, d. h. bei 125 Millionen Franken, einpendeln würde. Das würde aber bedingen, dass wir jetzt in einem ersten Umgang an unserem Vorschlag festhalten und an einer allenfalls heute nachmittag einzuberufenden Einigungskonferenz mit dem Ständerat eine Mittellösung finden würden.

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.039
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1992 - 08:30
Date	
Data	
Seite	2578-2584
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 058

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.