

erkundigt und erfahren: Die Arbeitsgruppe wurde noch nicht konstituiert. Ich möchte dagegen protestieren, dass man dieses Geschäft, das längst und prioritär hätte behandelt werden müssen, weil es eigentlich – unter anderem – die politische Basis für das gestrige LSWA-Geschäft gewesen wäre, noch nicht behandelt hat. Ich finde es nicht in Ordnung, dass das EVED diese parlamentarische Initiative auf die lange Bank schiebt.

94.405

## Parlamentarische Initiative (Herczog)

### Ausbau statt Abbau des öffentlichen Verkehrs

#### Initiative parlementaire (Herczog)

#### Transports publics. Développement

##### *Frist – Délai*

Siehe Jahrgang 1995, Seite 547 – Voir année 1995, page 547

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

**Caccia** Fulvio (C, TI) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Der Nationalrat hat am 13. März 1995 beschlossen, der oben erwähnten parlamentarischen Initiative Folge zu geben. Die Initiative verlangt, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um das Infrastruktur- und Fahrplanangebot des öffentlichen Verkehrs (Personen und Güter auf Schiene und Strasse) zu sichern und auszubauen. Für den öffentlichen Verkehr von nationaler Bedeutung soll der Bund, für den Agglomerations- und Regionalverkehr sollen Bund und Kantone gemeinsam verantwortlich sein. Das Angebot muss zumindest jenem Standard gerecht werden, der einen attraktiven und zweckmässigen Kundendienst erlaubt. Durch den Angebotsausbau soll garantiert werden, dass der öffentliche Verkehr zu einem marktgerecht ausgestalteten öffentlichen Dienst wird.

Das Büro hat die KVF beauftragt, eine Vorlage im Sinne dieser Initiative auszuarbeiten. Gemäss Artikel 21quater Absatz 5 des Geschäftsverkehrsgesetzes (GVG) hat die Kommission innert zwei Jahren eine Vorlage auszuarbeiten oder über den Stand ihrer Arbeiten zu berichten.

2. Die KVF hatte an ihrer Sitzung vom 21./22. August 1995 beschlossen, diese Initiative erst in der neuen Legislatur zu behandeln, um die Arbeit später nicht mit einer neu bestellten Kommission wiederaufnehmen zu müssen. An ihrer Sitzung vom 12. Februar 1996 beauftragte sie eine Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung eines Berichtes. Diese Arbeitsgruppe richtete ihr Augenmerk zunächst auf die Erfahrungen, welche beim Vollzug des 1996 in Kraft gesetzten revidierten Eisenbahngesetzes gemacht wurden. Der Kern dieser Revision besteht darin, dass die Behörden von den Transportunternehmen ein bestimmtes Angebot bestellen und entsprechend abgelden. Die Arbeitsgruppe musste allerdings feststellen, dass die Erfahrungen auf diesem Gebiet noch zu neu waren, um daraus definitive Schlüsse ziehen zu können. Die Arbeitsgruppe beschloss, in ihre Betrachtungen auch die Eisenbahnreform einzubeziehen, die ebenfalls einen erheblichen Einfluss auf die Erfüllung des Initiativziels haben dürfte. Diese Vorlage wird zurzeit von der KVF des Erstrates, d. h. des Ständerates, behandelt. Der Arbeitsgruppe war es aus zeitlichen Gründen nicht möglich, sich weiter mit dieser Initiative zu befassen, da der Kommission inzwischen bedeutende

Geschäfte übertragen wurden (u. a. die PTT-Reform, die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Diese teils bereits behandelten und teils noch laufenden Geschäfte haben bereits eine Vielzahl zusätzlicher Sitzungen erfordert. Überdies ist nicht anzunehmen, dass die Arbeitsbelastung der Kommission in nächster Zeit nachlassen wird.

**Caccia** Fulvio (C, TI) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

1. Le Conseil national a décidé le 13 mars 1995 de donner suite à l'initiative parlementaire citée en titre. Cette initiative vise à créer les bases légales qui permettront de développer les structures nécessaires pour garantir la capacité et la fréquence des transports publics (transports routiers et ferroviaires de voyageurs et de marchandises). La Confédération assurera les prestations requises dans le domaine des transports publics d'importance nationale, alors qu'elle partagera la responsabilité avec les cantons dans le domaine des transports publics urbains et régionaux. L'offre minimale des prestations devra satisfaire les exigences requises pour assurer un service attractif et pratique. Le développement de l'offre de prestations devra faire des transports publics un service public tout en les structurant en tenant compte des besoins du marché.

Le Bureau a chargé la CTT de mettre sur pied un projet répondant à ces propositions. Conformément à l'article 21quater alinéa 5 de la loi sur les rapports entre les Conseils (LREC), elle a deux ans pour le faire ou pour informer le Conseil sur l'état du dossier.

2. La CTT a décidé, lors de sa séance du 21/22 août 1995, de reporter le début des travaux à la nouvelle législature, pour ne pas avoir à recommencer le travail avec une commission nouvellement composée. Lors de sa séance du 12 février 1996, elle a constitué un groupe de travail chargé de présenter un rapport. Le groupe de travail s'est tout d'abord penché sur les expériences faites avec la mise en oeuvre de la révision de la loi sur les chemins de fer, entrée en vigueur en 1996. La modification essentielle apportée par cette révision consiste dans le fait que les autorités commandent une certaine offre aux entreprises de transport et qu'elles les indemnisent en conséquence. Le groupe de travail a pu constater que les expériences dans ce domaine étaient encore trop récentes pour en tirer des conclusions définitives. Il a décidé de s'informer par ailleurs sur la réforme des chemins de fer qui devrait également jouer un rôle important dans le sens de la réalisation de l'initiative; cet objet sera prochainement traité par la CTT du Conseil des Etats qui est le Conseil prioritaire dans ce cas. Il a été impossible au groupe de travail de trouver le temps de se consacrer à la suite de l'examen de cette initiative puisque, entre-temps, la commission s'est vue attribuer des objets importants, tels que la réforme des PTT, le financement des infrastructures de transports publics, la redevance poids lourds liée aux prestations qu'elle a traités ou est en train de traiter et qui ont déjà requis un nombre important de séances supplémentaires. En outre, il est à prévoir que la charge de travail de la commission ne se réduira pas dans les prochains temps.

##### *Antrag der Kommission*

Die Kommission beantragt, die Frist zur Ausarbeitung der Vorlage gemäss Artikel 21quater Absatz 5 GVG um zwei Jahre zu verlängern.

##### *Proposition de la commission*

S'appuyant sur l'article 21quater alinéa 5 LREC, la commission propose de proroger de deux ans le délai qui lui a été imparti pour mettre sur pied un projet.

##### *Angenommen – Adopté*

## **Parlamentarische Initiative (Herczog) Ausbau statt Abbau des öffentlichen Verkehrs**

### **Initiative parlementaire (Herczog) Transports publics. Développement**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.405
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.10.1997 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2169-2169
Page	
Pagina	
Ref. No	20 042 716

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.