

84.551

**Motion der sozialdemokratischen Fraktion**  
**Öffentlicher Verkehr. Förderung**  
**Motion du groupe socialiste**  
**Développement des transports publics**

*Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1984*

Der Bundesrat wird beauftragt, zum Schutz der Umwelt und zur Schonung der Ressourcen unverzüglich ein Massnahmenpaket zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorzulegen, das insbesondere folgende Massnahmen enthält:

1. Im Sinne der SP-Fraktionsmotion vom 23. Juni 1983 muss für die kommenden Jahre ein neuer, verbesserter Leistungsauftrag ausgearbeitet werden. Dieser hat das Eigenwirtschaftlichkeitspostulat fallenzulassen und für die SBB neben den betriebswirtschaftlichen vermehrt die Kriterien der gesamten Volkswirtschaft sowie der Umwelt- und Energiepolitik einzubeziehen.
2. Ebenso soll die Tarifgestaltung weit mehr als bisher nach umwelt-, energie- und gesamtpolitischen Überlegungen ausgerichtet sowie nach sozialen Kriterien Tarifierleichterungen eingeführt werden: Wir schlagen unter anderem Familien-Gruppenabonnemente, Wiedereinführung der Sonntagsbillette, gezielte Einzelaktionen wie am Bettag 1984 und Tarifverbundsysteme vor.
3. Auf den SBB-Hauptlinien soll generell der Halbstundentakt eingeführt werden, insbesondere sind auch im regionalen Schienenverkehr die Anschlussverhältnisse und Spätverbindungen zu verbessern, Taktfahrplanlücken zu schliessen sowie bequemes Rollmaterial zu verwenden.
4. Der Hucklepack- und Containerverkehr auf der Schiene, der Bau von Anschlussgeleisen für den Güterverkehr und die Umlagerung des Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene sind gezielt und wirksam zu fördern.
5. Ausdehnung der Förderung des Park-and-Ride-Systems von den städtischen Agglomerationen auch auf angrenzende Regionen.
6. Der 7. Rahmenkredit zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmungen (Regionalbahnen usw.) ist vorzeitig in Kraft zu setzen, damit ab 1986 die ersten Zahlungskredite ausgerichtet werden können. Auch der Fahrzeugpark der Bundesbahnen muss schneller erneuert werden, insbesondere auf den Regionallinien. Dabei sind aus beschäftigungspolitischen Gründen schweizerische Hersteller zu berücksichtigen.
7. Die Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr sind mit flankierenden Massnahmen beim Individualverkehr zu ergänzen. Diese sollen zur Emissionsbekämpfung resp. als Massnahme gegen das Waldsterben zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel anregen. Wir denken beispielsweise an autofreie Sonntage, Parkplatzangebotsreduktion, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, mehr Bundesmittel für Velo- und Fusswege.

*Texte de la motion du 4 octobre 1984*

Dans l'optique de la protection de l'environnement et de l'utilisation économique des ressources, le Conseil fédéral est chargé de présenter dans les meilleurs délais un éventail de mesures visant à encourager les transports publics et comprenant notamment les éléments suivants.

1. Dans le sens demandé par la motion déposée le 23 juin 1983 par le groupe socialiste, il faut revoir entièrement et améliorer le mandat des CFF pour les prochaines années. Celui-ci ne devra plus être axé sur l'équilibre financier mais prendra davantage en considération, outre les principes de la gestion commerciale, les critères de l'économie publique dans son ensemble ainsi que de la politique de l'environnement et de l'énergie.

2. De même, dans l'établissement des tarifs, il faudra tenir compte, dans une bien plus large mesure, de considérations de politique générale ainsi que de politique de l'environnement et de l'énergie; il faudra en outre introduire des réductions tarifaires selon des critères sociaux; nous proposons notamment la création d'abonnements collectifs pour les familles, la réintroduction des billets du dimanche, l'organisation de campagnes spéciales telle que celle du Jeûne fédérale 1984 ainsi que l'application d'un système de communauté tarifaire.

3. Sur les lignes principales des CFF, l'horaire cadencé au rythme de la demi-heure doit être introduit de façon générale, dans le trafic ferroviaire régional, il faut notamment améliorer les correspondances et les liaisons dans la soirée, combler les lacunes dans l'horaire cadencé et utiliser du matériel roulant plus confortable.

4. Il faut encourager, par des mesures précises et efficaces, le transport rail-route ainsi que par conteneurs, la construction de voies de raccordement pour le trafic-marchandises ainsi que le transfert, de la route au rail, du trafic lourd de transit.

5. Il convient d'encourager le système «Park-and-Ride» non seulement dans les agglomérations urbaines mais aussi dans toutes les régions entourant les grands centres.

6. Le 7<sup>e</sup> crédit-cadre pour l'encouragement des entreprises de transport concessionnaires (chemins de fer régionaux, etc.) doit être engagé plus tôt que prévu afin que les premiers crédits de paiement puissent être versés dès 1986. De plus le matériel roulant des chemins de fer fédéraux doit être modernisé plus rapidement, notamment sur les lignes régionales. Dans ce domaine on prendra les fabricants suisses en considération pour des raisons relevant de la politique de l'emploi.

7. Les mesures d'encouragement des transports publics doivent être assorties de mesures touchant le trafic individuel. Visant la lutte contre les émissions polluantes et notamment contre le dépérissement des forêts, ces mesures doivent inciter les voyageurs à renoncer à utiliser leur voiture pour emprunter les transports publics. Nous pensons par exemple aux dimanches sans voitures, à la diminution des places de stationnement, à des mesures visant une réduction du trafic, au développement des voies cyclables et piétonnes grâce à une aide-financière accrue de la Confédération.

*Sprecher – Porte-parole: Bircher*

85.412

**Interpellation**  
**der freisinnig-demokratischen Fraktion**  
**Öffentlicher Verkehr. Investitionsprogramm**  
**Interpellation du groupe radical-démocratique**  
**Transport publics. Programme d'investissements**

*Wortlaut der Interpellation vom 21. März 1985*

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist geeignet, einen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung insbesondere im Kampf gegen die Umweltverschmutzung zu leisten. In zeitlicher Hinsicht und bezüglich dem Kriterium konsumptive oder intensive Ausgabe sind bei den Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zwei verschiedene Optionen ersichtlich. Nach einer ersten Auffassung soll durch Tarifverbilligungen ein Umsteigeeffekt erzielt werden. Die andere Richtung verlangt ein mittel- und langfristiges Investitionsprogramm zur Leistungs- und Attraktivitätsstei-

gerung des öffentlichen Verkehrs und erwartet daraus einen Umsteigeeffekt. Der Widerstreit über die grundsätzliche Marschrichtung wird die wichtigen Entscheidungen betreffend «Bahn 2000», über den künftigen Leistungsauftrag und über den 7. Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmungen beeinflussen. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sieht der Bundesrat bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs die Priorität bei den Investitionen zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung oder bei der Subventionierung der Tarife?

2. Sollte neben der Realisierung des Nationalstrassenprogrammes ein umfassendes Investitionsprogramm für den öffentlichen Verkehr eingeleitet werden?

3. Welches wären die wichtigsten Bereiche eines derartigen Investitionsprogrammes?

4. Wie wäre ein derartiges Investitionsprogramm zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren?

*Texte de l'interpellation du 21 mars 1985*

Encourager les transports publics c'est contribuer à protéger l'environnement et plus particulièrement à lutter contre la pollution atmosphérique. Dans ce but, nous avons deux options, selon la réponse que l'on donne l'alternative suivante: faut-il attirer les usagers à court terme par des abaissements tarifaires ou augmenter le rendement et l'attrait des transports publics par un plan d'investissement à moyen et long terme?

Ce choix fondamental sous-tend les importantes décisions qui devront être prises concernant le projet «Rail 2000», le prochain mandat de prestations, et le septième crédit de programme destiné aux entreprises de transport concessionnaires. D'où les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. La priorité dans l'encouragement des transports publics revient-elle selon lui à un plan d'investissement visant à en accroître l'attractivité et l'éventail des services ou à un subventionnement des tarifs?

2. Faut-il compléter le programme de construction des routes nationales par un plan général d'investissements en faveur des modes de transport en commun?

3. Quelles doivent être les priorités d'un tel plan?

4. Comment sera-t-il financé?

*Sprecher – Porte-parole: Steinegger*

85.304

### **Postulat Müller-Meilen**

#### **Förderung des öffentlichen Verkehrs. Investitionsplan**

#### **Développement des transports publics. Programme d'investissements**

*Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1985*

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Investitionsplan zur Förderung des Umsteigens vom privaten auf den öffentlichen Verkehr vorzulegen. Die Investitionen sollen ermöglichen:

1. die grossen Agglomerationen mit einem Halbstundentakt zu bedienen;

2. die Langstreckenverbindungen unter möglicher Schonung der Landschaft zu verbessern;

3. die ausreichende Bedienung auch wenig befahrener Strecken aufrechtzuerhalten und die Wartezeiten beim

Umsteigen vom Regional- auf den Fernverkehr zu reduzieren;

4. den Gütertransport durch die Bahn durch Erleichterung des Huckepack- und des Containertransports und die Vermehrung der Gleisanschlüsse von Unternehmen auszubauen.

Der Investitionsplan soll Vorschläge zur Verteilung der anfallenden Kosten auf die Transportunternehmungen und auf die öffentliche Hand enthalten.

*Texte du postulat du 4 février 1985*

Le Conseil fédéral est invité à présenter un programme d'investissements propre à inciter les intéressés à utiliser, pour leurs déplacements, les transports publics plutôt que les transports privés. Ces investissements doivent permettre:

1. De desservir les agglomérations de quelque importance à raison d'une course par demi-heure;

2. D'améliorer les communications à longue distance, tout en ménageant le paysage dans la mesure du possible;

3. De préserver la desserte convenable et suffisante de lignes, même peu fréquentées, et de réduire les temps d'attente au moment où l'on passe des transports régionaux aux transports à longue distance;

4. De développer le transport des marchandises par chemin de fer en facilitant les transports par ferroutage et par conteneurs, comme en multipliant les voies industrielles de raccordement des entreprises.

Ce programme d'investissements doit contenir des propositions en vue de répartir entre les entreprises de transport, d'une part, et les pouvoirs publics, d'autre part, les charges et dépenses qui en résulteront.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aubry, Auer, Bonny, Bremi, Candaux, Cevey, Cincera, Eng, Eppenberger-Nesslau, Flubacher, Früh, Giger, Houmard, Kohler Raoul, Künzi, Lüchinger, Martin, Mühlemann, Nef, Petitpierre, Pfund, Revaclier, Rime, Schüle, Spoerry, Steinegger, Tschuppert, Wanner, Zwingli* (30)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit auch für das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr sind das Leistungsangebot, attraktives Rollmaterial, möglichst umsteigefreie Verbindungen oder kurze Wartezeiten in den Bahnhöfen durch gute Anschlüsse und kurze Reisezeiten durch hohe Fahrgeschwindigkeiten wesentlich. Für die mittel- und langfristige Förderung des öffentlichen Verkehrs ist es deshalb besonders wichtig, die Investitionen zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel nicht zu vernachlässigen. Durch eine kundenfreundliche Gestaltung des Leistungsangebots der öffentlichen Verkehrsmittel kann ein wesentlicher Beitrag im Kampf gegen die Luftverschmutzung, aber auch zur Entlastung der Strassen und durch grössere Frequenzen und bessere Ausnützung der vorhandenen Infrastruktur teilweise sogar zur Senkung der Defizite geleistet werden. Die grosse Steigerung der Zahl der Reisenden durch einen dichten Taktfahrplan im Berner Vorortverkehr, um über 50 Prozent bei der Forchbahn und auf der Linie zum Flughafen Kloten-Zürich und um einen Drittel am rechten Zürichseeufer nach der Einführung des Halbstundentakts belegen dies.

Betrag das Verhältnis der Investitionen für Schiene und Strasse 1950 noch 1 zu 1,4, so verschlechterte es sich vor allem seit den sechziger Jahren zusehends. Seit 1960 wurde das Vier- oder Fünffache der Investitionen für den öffentlichen Verkehr in den Strassenbau investiert; 1983 waren es 2770 Millionen Franken für den Strassen- und 730 Millionen Franken für den Schienenverkehr. Parallel dazu ging der Verkehrsanteil des Schienenverkehrs bis in die Mitte der siebziger Jahre zurück. Zwischen diesen beiden Entwicklungen besteht eine Wechselwirkung.

## **Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion Öffentlicher Verkehr. Investitionsprogramm**

## **Interpellation du groupe radical-démocratique Transport publics. Programme d'investissements**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.412
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	945-946
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 442

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.