

donnois qui travaille à Ste-Croix doit payer son billet au prix fort sur le chemin de fer Yverdon–Ste-Croix, compagnie dont il supporte encore une partie du déficit d'exploitation? Comment expliquer qu'un habitant de Porrentruy puisse circuler sur le Nyon–St-Cergue avec le billet d'indigène, alors que l'habitant de Nyon est exclu de ce droit? Comment expliquer que les ouvriers d'Olivetti, qui descendent travailler à Yverdon, paient un abonnement moins cher que ceux d'Yverdon qui vont travailler dans la même usine à Ste-Croix? Est-ce vraiment de cette façon que l'on veut développer l'économie jurassienne? Comment expliquer que le Pont–Brassus, seule compagnie à voie normale située à plus de 1000 mètres d'altitude, ne bénéficie pas du rapprochement tarifaire en trafic général alors que les bus de la ligne Thoune–Steffisburg–Interlaken émergent pour plus d'un demi-million de francs, exactement 676 000 francs en 1984? Il est indéniable que ces disparités choquantes créent des distorsions sur l'économie des régions desservies. Il faut admettre qu'une entreprise prospère – et il y en a plusieurs grâce au rapprochement tarifaire – participe de façon plus intense à la promotion économique et démographique d'une région qu'une entreprise menacée dans son existence faute de moyens. Ensuite, il s'agit probablement là d'un point essentiel: dans les régions touristiques les entreprises de transports prospères grâce aux indemnités tarifaires sont en mesure de consentir un effort publicitaire considérable en faveur de la région qu'elles desservent. On voit même quelques-unes d'entre elles contribuer très largement à l'équipement touristique, payer d'importants impôts aux communes, voire verser des dividendes, grâce à la manne fédérale. Il apparaît dès lors que les modalités d'application du système actuel, dont le principe est à maintenir comme l'un des moyens d'une politique d'aide en faveur de l'économie générale, doivent être au moins revues sur les points suivants: révision des bases de calcul des indemnités versées au titre du rapprochement tarifaire, révision du découpage des zones dans lesquelles la population résidente bénéficie du tarif indigène. Nous espérons que le Conseil fédéral tiendra compte de ces quelques arguments, cela pour le plus grand bien de la compagnie de chemin de fer Yverdon-les-Bains–Ste-Croix et des compagnies de la chaîne du Jura. Il convient d'éviter à tout prix que l'arc jurassien soit moins bien traité que d'autres régions de ce pays.

Bundesrat Schlumpf: Was Nationalrat Gloor zur Rechtfertigung der Tarifannäherung vorgebracht hat, ist völlig richtig. Die Tarifannäherung hat eine bedeutende Funktion in unserem Lande. Sie wurde seinerzeit eingeführt und soll weiterhin dazu dienen, um vor allem wirtschaftliche Entwicklungen zu fördern und um wirtschaftliche Rückstände in geographisch oder sonstwie benachteiligten Landesgegenden aufzuholen. Wir wollen dabei bleiben. Auch die KVP geht davon aus, dass die Tarifannäherung weitergeführt werde. Das entspricht auch dem seinerzeitigen Vorschlag der GVK. Daran wird nichts geändert.

Die zweite Feststellung, die Nationalrat Gloor machte, dass in diesen bald 30 Jahren, seit dieses Instrument spielt, allerhand aus den Fugen geraten sei, ist auch richtig. Man hat Anpassungen versucht. Sie sind aber gescheitert. Man hat uns dann im vergangenen Jahr – das war ein Vorstoss einer ständerätlichen Kommission – mit einer Motion den Auftrag erteilt, eine Ueberarbeitung vorzunehmen im Hinblick auf das Problem, das Sie erwähnt haben: Absteckung der Einzugsgebiete. Beispielsweise im Fall Yverdon sind heute diese Unterscheidungen nicht mehr befriedigend. Daraus ergeben sich auch regionsbezogen unterschiedliche Betroffene aus diesen total 80 oder gegen 100 Millionen Franken, die der Bund jährlich für die Tarifannäherung aufwendet. In diesem Zusammenhang stellen sich verschiedene recht heikle Fragen. Wir haben, um diese erarbeiten zu lassen, zwei Spezialinstanzen beauftragt – Sie erwähnen in Ihrer Interpellation diese Möglichkeit auch, Nationalrat Gloor –, nämlich ein Planungsbüro Abbey und Meier und das Sozialökonomische Institut der Universität Zürich unter

Professor Hauser. Die Berichte dieser Stellen sind eingegangen. Sie werden jetzt bei uns in der Verwaltung bearbeitet. Wir sollten in absehbarer Zeit in der Lage sein, Neuerungen vorzuschlagen. Die gehen dann den üblichen Vernehmlassungsweg und werden nachher auch Ihnen unterbreitet, weil auch Rechtsgrundlagen in bezug auf die Tarifannäherungen angepasst werden müssen. Im wesentlichen sind also Ihre Beanstandung des heutigen Status und die Forderung, Anpassungen und Verbesserungen vorzunehmen und Ungleichgewichte auszugleichen, in Ordnung. Der Bundesrat teilt diese Auffassung.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.951

Motion Schmidhalter

«Bahn 2000».

Gleichbehandlung der KTU-Projekte

RAIL 2000. Projets de construction des entreprises concessionnaires de transport

Wortlaut der Motion vom 10 Oktober 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, bis Mitte 1987 eine Vorlage für die Finanzierung der Bauvorhaben zu unterbreiten, die bei den KTU (Konzessionierte Transportunternehmen) für die Realisierung von «Bahn 2000» notwendig sind. Die Ausschcheidung der durch die «Bahn 2000» bedingten Projekte bei den KTU und deren Finanzierung sollte nach ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie bei den Projekten für die «Bahn 2000» geschehen. Der siebente Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen ist aufzustocken und zu beschleunigen.

Texte de la motion du 10 octobre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, d'ici le milieu de 1987, un projet de financement des projets de construction qui seront nécessaires aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) pour la réalisation du programme RAIL 2000. La distinction entre l'établissement des projets exigés par RAIL 2000 pour les ETC et leur financement devrait se faire selon des taux analogues à ceux appliqués aux autres projets figurant à ce programme et selon les mêmes lignes directrices. Le septième crédit de programme pour l'encouragement des ETC doit être augmenté et il faut en accélérer l'octroi.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cantieni, Columberg, Darbellay, Dirren, Iten, Jung, Risi-Schwyz, Ruckstuhl, Schärli, Vannay (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Projekt «Bahn 2000» muss das ganze Land abdecken. Dem Anspruch nach ist es ein Konzept, das die Rand- und Bergregionen miteinbezieht. Dieser Aspekt muss in den Projekten, aber auch in der gerechten Finanzierung zum Ausdruck kommen. Der langgepflegte, aber nicht nachgelebte Grundsatz der Gleichstellung der SBB mit den KTU hat bei «Bahn 2000» zum Ausdruck zu kommen.

Die KTU setzen grosse Hoffnungen in die Verwirklichung der «Bahn 2000». Durch «Einbindung des Regionalverkehrs» ist auch für die abseits der Hauptachsen liegenden Regionen ein attraktives Angebot zu verwirklichen, und mit der «Deckung des zusätzlichen Investitionsbedarfes» sind auch die erforderlichen finanziellen Mittel für die KTU bereitzustellen.

Die KTU werden aufgefordert, ihre Anstrengungen zur Abstimmung mit den Grundanliegen der «Bahn 2000» sofort

an die Hand zu nehmen, dies im Sinne der notwendigen Uebersicht über die anstehenden Projekte.

Es ist unter allen Umständen zu verhindern, dass die notwendigen Bauten in diesen Gebieten, die bei voller Realisierung der «Bahn 2000» anfallen, zeitlich verzögert werden. Dadurch würde das Wohlstandsgefälle zwischen den Regionen noch grösser, als das bis heute der Fall ist. Das wäre nicht zu verantworten.

Angesichts der 5,3 Mrd. Franken, die für die SBB vorgesehen sind, kann gesagt werden, dass die bis heute genannten Summen auch nicht annähernd ausreichen, die notwendigen Investitionen zu finanzieren.

Die separate Vorlage muss den berechtigten Forderungen der Berggebiete entsprechen.

Der Vorstoss steht im Einklang mit der Regionalpolitik, die vor allem eine Unterstützung der Infrastruktur kennt. Sie würde aber auch einen bescheidenen Beitrag an die Arbeitsplatz- und Wohnattraktivität und die Förderung eines umweltverträglichen Tourismus leisten. Hier könnten die vielgenannten Grundsätze einmal in die Tat umgesetzt werden.

Unter KTU-Investitionen verstehen wir solche, die für die Besiedlung unserer Rand- und Bergregionen nicht nur notwendig sind, sondern diese auch fördern. An erster Stelle stehen hier die Verbindungslinien mit überregionalem Charakter und der öffentliche Verkehr auf der Strasse.

Die Annahme und Realisierung dieser Motion erleichtert den Rand- und Bergregionen die Zustimmung zu «Bahn 2000». Es muss ein Zeichen gesetzt werden, dass es dem Bundesrat mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs auch in diesen Regionen ernst ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 1. Dezember 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 1er décembre 1986

1. Das Konzept «Bahn 2000» steht im Zentrum der Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Häufigere Fahrgelegenheiten, kürzere Reisezeiten, neue Direktverbindungen, bessere Anschlüsse, bessere Umsteigeverhältnisse und attraktive Nebenleistungen sind die Merkmale der neuen Angebotsstrategie. Die «Bahn 2000» beschränkt sich dabei nicht auf Hauptlinien. Ein wichtiges Merkmal des Konzeptes ist u. a. die Berücksichtigung des von den konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) bewältigten Regionalverkehrs. Seine schrittweise Verwirklichung wird eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in allen Landesgebieten bringen.

2. Für die Finanzierung des über die unternehmungseigenen Mitteln hinausgehenden Investitionsbedarfs der KTU bestehen verschiedene Möglichkeiten. Der Bund kann gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) im Hinblick auf einen durchrationalisierten und sicheren Betrieb Investitionsbeiträge gewähren. Grosse Objekte, die über diese Zielsetzung hinausgehen, können aufgrund von Artikel 23 Absatz 1 der Bundesverfassung finanziert werden. Schliesslich ist für gewisse Vorhaben die Ausrichtung von Beiträgen gemäss Treibstoffzollgesetz möglich (Massnahmen für die Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr, Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen, private Anschlussgeleise).

3. Im Hinblick auf die Bereitstellung eines weiteren Rahmenkredites für technische Verbesserungen hat das Bundesamt für Verkehr den Investitionsbedarf der KTU in den Jahren 1988-1992 erhoben. Die Unternehmungen wurden eingeladen, auch die im Hinblick auf «Bahn 2000» erforderlichen Vorhaben anzumelden. Die Auswertung der Eingaben hat ergeben, dass zu diesem Zweck erhöhte Investitionen in den Ausbau oder Neubau von Strecken und Anlagen und in Fahrzeuge in Aussicht genommen werden. In der vom Bundesrat kürzlich verabschiedeten Vorlage konnten zwar nicht alle für die erwähnte Periode angemeldeten Objekte berücksichtigt werden. Die Verwirklichung des Konzeptes im Bereich der KTU bis zum Jahr 2000 wird dadurch aber nicht beeinträchtigt.

4. Ein grosser Teil des von den KTU angemeldeten Investitionsbedarfs dient gleichzeitig den in Artikel 56 genannten Zielen (Hebung der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit) und der Realisierung von «Bahn 2000». Es ist nicht möglich, die einzelnen Vorhaben den beiden Bereichen eindeutig zuzuordnen. Daher ist auch eine eigenständige Finanzierung von Investitionen der KTU für «Bahn 2000» weder sinnvoll noch praktikabel. In Frage kommt in erster Linie das bewährte Finanzierungsverfahren nach Artikel 56 EBG. Die entsprechenden Bundesleistungen setzen allerdings die Mitwirkung der Kantone voraus. Das ist jedoch insofern angezeigt, als es sich praktisch durchweg um Vorhaben handelt, die dem Regionalverkehr dienen.

5. Für die Ausarbeitung von Konzepten für den Regionalverkehr ist von den beteiligten Unternehmungen noch eine grosse Detailarbeit zu leisten. Schon aus diesem Grunde ist es nicht möglich, die baulichen Massnahmen der KTU für «Bahn 2000» im heutigen Zeitpunkt definitiv festzulegen. Sie können erst mit fortschreitender Planung weiter konkretisiert werden.

6. Der Bundesrat hat schon in der Botschaft zu «Bahn 2000» darauf hingewiesen, dass für den Zeitraum 1988 bis zum Jahr 2000 die eidgenössischen Räte mindestens zwei Rahmenkredite für technische Verbesserungen von je rund 700 Millionen Franken (Preisbasis 1985) zu bewilligen haben. Davon dürften rund 500 Millionen Franken für eigentliche Investitionsbedürfnisse von «Bahn 2000» zur Verfügung stehen. Sollte die Planung ergeben, dass diese Mittel nicht ausreichen, würde der Bundesrat eine Erhöhung dieser Kredite prüfen.

7. Die eidgenössischen Räte werden somit zu gegebener Zeit Gelegenheit haben, bei Bewilligung weiterer Rahmenkredite oder bei Beratung von Sondervorlagen gestützt auf Artikel 23 Absatz 1 der Bundesverfassung über die Finanzierung von «Bahn 2000» im Bereich der KTU zu entscheiden. Mit dem Beschluss über den Voranschlag, der Diskussion und Kenntnisnahme des Finanzplanes und der Haushaltsperspektiven sowie bei der Genehmigung des Geschäftsberichtes, in welchem der Bundesrat künftig über den Stand der Verwirklichung von «Bahn 2000» Bericht erstattet, wird es ihnen möglich sein, auf die einzelnen Realisierungsschritte des Konzeptes bei den KTU Einfluss zu nehmen.

8. Nachdem der vom Bundesrat kürzlich verabschiedete 7. Rahmenkredit in der Höhe von 930 Millionen Franken die Bedürfnisse von «Bahn 2000» bei den KTU einschliesst, ist eine Aufstockung der beantragten Mittel nicht erforderlich. Die Ausarbeitung einer separaten Vorlage bis Mitte 1987 für die Finanzierung von Bauvorhaben im Zusammenhang mit «Bahn 2000» ist beim heutigen Stand der Abklärungen nicht möglich.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Schmidhalter: Ich habe in dieser Motion drei Forderungen gestellt. Eine erste betrifft, einen Katalog über die Vorhaben zu erstellen, welche bei den KTU notwendig werden durch die Realisierung der «Bahn 2000» bei den SBB.

Eine zweite Forderung bestand darin, diesen siebenten Rahmenkredit, den wir vorgängig beschlossen haben, zu erhöhen und zu beschleunigen, und eine dritte Forderung ging dahin, dass diese «Bahn 2000»-bedingten Projekte in bezug auf die Finanzierung mit ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie das Projekt «Bahn 2000» behandelt würden.

Der Punkt 1 meiner Forderung entfällt, da ich diese Vorlage für Mitte 1987 verlangt habe. Ich wollte damit erreichen, dass das Bundesamt uns eine Aufstellung macht, welche Investitionen in den nächsten Jahren bei den KTU «Bahn 2000»-bedingt sind. Es wurde erklärt, dass dies nicht möglich ist, weil die meisten Investitionen nicht aufgeteilt werden können in normale Investitionen laut Eisenbahngesetz und andere, die nur mit der «Bahn 2000» zu tun hätten. Die zweite Forderung betreffend die Aufstockung wurde

teilweise erfüllt. Ich gebe mich damit auch zufrieden. Hingegen muss ich am Punkt 3 bezüglich der Ausscheidung der durch die «Bahn 2000» bedingten Projekte bei den KTU und deren Finanzierung nach ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie bei den Projekten der «Bahn 2000» festhalten. Die Motion ist bereits schriftlich begründet, weshalb ich mich relativ kurz fassen kann.

Der Bundesrat will für das Projekt «Bahn 2000» einen optimalen Einbezug des von den KTU bewältigten Regionalverkehrs. Dieser Einbezug stelle – so führt er in der Botschaft aus – ein wichtiges Merkmal dar. Diese Botschaft hören wir wohl. Wir stellen aber auch fest, dass ein grosser Teil des öffentlichen Regionalverkehrs in einzelnen Regionen von den SBB betrieben wird und dass der ungedeckte Teil in diesen Regionen vollständig vom Bund bezahlt wird. Wieso, fragen wir uns, wird diese Praxis nicht auch im Regionalverkehr, der durch die KTU betrieben wird, angewendet? Warum werden in den Kantonen, wo der Regionalverkehr auf SBB-Strecken bestritten wird, Investitionen und Betriebsdefizite hundertprozentig durch den Bund übernommen? Will man uns strafen, weil wir wenige oder gar keine SBB-Strecken haben oder weil wir Randgebiete sind? Wo bleibt da die Förderung der oft so gerühmten Regionalpolitik?

Herr Bundesrat Schlumpf hat in seiner Antwort auf ähnlich gestellte Fragen darauf hingewiesen, dass eine gleiche Behandlung gesetzlich nicht möglich sei, das könne erst durch die Ausführungsgesetzgebung für eine koordinierte Verkehrspolitik – der Verfassungsartikel ist vom Volk noch nicht angenommen – abgeändert werden. Er bedauert, dass die offenbare Ungerechtigkeit nicht sofort behoben werden kann, dafür danke ich ihm. Ich glaube aber, dass bereits heute im Eisenbahngesetz von Ausnahmefällen gesprochen wird, so dass man hier vielleicht eine Lösung finden könnte – vielleicht auch über eine Anwendung des Verfassungsartikels 23; Furka- und Vereinatunnel wurden auch ohne KVP über diesen Artikel realisiert.

Die Forderung einer Finanzierung nach ähnlichen Ansätzen und gleichen Richtlinien – in Motionsform verlangt – bedingt eine Anpassung oder Abänderung des Eisenbahngesetzes oder eine direkte Anwendung dieses Artikels 23. Wir haben es daher mit einer echten Motion zu tun, nicht mit einer, mit der wir uns in das Rechtsgebiet des Bundesrates einzumischen versuchen. Eine Förderung des öffentlichen Verkehrs in den KTU-Gegenden und den meisten Berggebieten durch höhere Mitfinanzierung über die Eidgenossenschaft stünde ganz im Zeichen des Umweltschutzes. Es wäre ein Beitrag an die Arbeitsplatz- und Wohnattraktivitätssteigerung, und wir würden auch in diesen Gebieten den sogenannten «sanften» Tourismus fördern.

Wir stehen vor der Volksabstimmung über «Bahn 2000». Ueber diese Angelegenheit müssen auch die Rand- und Berggebiete abstimmen, welche nicht durch SBB-Strecken bedient werden. Wenn die Bewohner dieser Regionen wissen, dass nur für die SBB eine hundertprozentige Finanzierung durch den Bund sichergestellt wird, müssen wir andererseits glaubwürdig vertreten können, dass «Bahn 2000» auch diesen Regionen und diesen Gegenden viel bringt. Ich persönlich bin davon überzeugt, aber wir müssen auch noch unsere Leute davon überzeugen, und ich glaube, das könnte der Bundesrat, wenn er diese Motion annähme und verspräche, die «Bahn 2000»-bedingten Projekte auch bei den KTU annähernd gleich zu finanzieren wie bei den SBB.

Ich ersuche daher den Rat, diesen Teil der Motion als Motion entgegenzunehmen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich bin allen dankbar, die zitieren, was ich schon gesagt habe, weil sich so bestätigt, dass es richtig war, ohne dass ich das selbst sagen muss.

Nationalrat Schmidhalter, mit Recht erwähnen Sie dieses Problem, nämlich die Ungleichbehandlung von Regionen, welche im Regionalbereich mit SBB-Verkehr bedient werden, gegenüber denjenigen, die es eben nicht werden. Sie beanstanden diese Ungleichbehandlung zu Recht. Wir können das hier aber nicht lösen.

Heute haben wir im wesentlichen drei Finanzierungsmöglichkeiten für die KTU, d. h. für den Regionalverkehr, der durch die KTU betreut wird. Erstens: Sondervorlagen. Ein Beispiel war die Vereinabahn. 85 Prozent hat dort der Bund übernommen. Ein anderes Beispiel hatten wir früher, der Beitrag belief sich über 90 Prozent – es geht bis in die Nähe einer Vollfinanzierung durch den Bund. Zweitens: Beiträge aus Treibstoffzollerträgen. Nach dem neuen Treibstoffzollgesetz können wir für Verkehrstrennung – solche Fälle haben wir jetzt, zum Beispiel Brig, Chur, Locarno usw. – oder auch für Parkplätze bei Bahnhöfen und dann auch für Anschlussgeleise Sonderleistungen aus Treibstoffzollgeldern erbringen. Die generelle Grundlage für Beitragsleistungen ist drittens das Eisenbahngesetz vom Jahre 1957. Da wird in Artikel 60 zwingend vorgeschrieben, dass sich die Kantone an der Finanzierung dieser technischen Neuerungen, der Investitionen u. a. für die Hebung der Betriebssicherheit beteiligen müssen, und zwar nach bestimmten Kriterien: Finanzkraft, Lasten aus bundesrechtlich geregelter Hilfe usw. Und das ergibt – grob überschlagen – etwa eine hälftige Verteilung dieser Aufwendungen zwischen Bund und Kantonen. Es ist, je nach der Finanzkraft der Kantone, unterschiedlich, aber das, was nach den Eigenleistungen der Unternehmungen und allfälliger Beiträge Dritter übrig bleibt, wird ungefähr halbiert.

Eine Neuregelung beispielsweise im Sinne einer Revision des Eisenbahngesetzes, aufgrund derer all das, was für «Bahn 2000» relevant ist oder für «Bahn 2000» im Netz der KTU investiert wird, zu 100 Prozent vom Bund getragen werden soll, ist schon rein von der Machbarkeit her höchst fraglich, weil es eben sehr viele Investitionen gibt, die zwar allgemeine technische Neuerungen darstellen, aber trotzdem zu dieser Angebotsverbesserung im betreffenden Schienennetz – Bodensee-Toggenburg-Bahn, oder wo auch immer – beitragen.

Denken Sie an den Einbau neuer Kreuzungsstellen, neuer Weichenanlagen, an alle technischen Anlagen für die Sicherheit. Das dient natürlich auch der Verbesserung des Angebotes, gehört aber zu den technischen Neuerungen. In der Praxis wäre die Beurteilung – das ist «Bahn 2000», das sind andere technische Neuerungen – bei der riesigen Bandbreite möglicher Fälle mit sehr grossen Unsicherheiten verbunden. Es gibt eindeutige Fälle, wo man sagen kann: das ist «Bahn 2000». Schon von dieser Seite her würde ich eine derartige Neuordnung als nicht machbar ansehen. Hinzu kommt die Frage, ob es überhaupt nötig und richtig wäre.

Nehmen wir ein aktuelles Beispiel, um zu zeigen, wie Bund und Kantone konkret an einer solchen Investition partizipieren, nämlich den siebenten Rahmenkredit von heute morgen. Wenn man das aufrechnet, sieht man, dass der Bund an die Aufwendungen von etwa 2,4 Milliarden Franken diese 930 Millionen bezahlt, die Sie im siebenten Rahmenkredit bewilligt haben. Der Bund zahlt aus Treibstoffzollmitteln für die Projekte, die ich da erwähnte, weitere 170 Millionen Franken, und er zahlt an die Vereinabahn – das ist nicht in diesem Rahmenkredit, aber es gehört zu diesem Komplex – 457 Millionen, das gibt zusammen etwa 1,6 Milliarden. Die Kantone zahlen an die gleichen Investitionen im Zusammenhang mit diesem Rahmenkredit und mit der Vereinabahn etwa 900 Millionen Franken. Die Bundesleistung von etwa 1,6 Milliarden für all dies steht der Leistung aller Kantone von etwa 900 Millionen gegenüber.

Das sei auch mit Blick auf die nationale Aufgabe erwähnt – da hat Herr Schmidhalter Recht –: «Bahn 2000» ist ein nationales Anliegen. Aber auch mit Blick auf diese nationale Aufgabenstellung ist das eine für die Kantone günstige Verteilung. Es sind ja im wesentlichen ihre Verkehrsunternehmungen, die die regionalen Verkehrsbedürfnisse abzudecken haben.

Es bleibt aber das Problem, das Nationalrat Schmidhalter erwähnt hat, dass wir Regionen in diesem Land haben, die selber sehr wenig für diesen Regionalverkehr leisten müssen, weil ihn die SBB erbringen und weil dieser regionale Personenverkehr dann über die Abgeltung der Unterdek-

kung – die macht ja etwa 700 Millionen jährlich aus – in die Bundeskasse einfliesst. Das ist ein Zustand, der nicht hingenommen werden kann.

Dieses Problem können wir aber nicht lösen, indem wir im Investitionsbereich höhere Beiträge des Bundes erbringen, sondern wir müssen bei den Betriebskosten für Regionalverkehr einen anderen Verteiler haben. Ich sage es noch einmal: Wir brauchen eine seriöse, ehrliche Aufgabenteilung. Wie Sie wissen, ist dies das Ziel, das wir mit der KVP, Artikel 36ter, verfolgt haben – ich weiss, das läuft Ihnen nach, mir gelegentlich auch, aber es gibt keine andere Lösung, um aus dieser Ungerechtigkeit herauszukommen. Wir müssen eine Aufgabenteilung finden, in der der Nutzen der regionalen Verkehrsinfrastrukturen – ob das nun solche der SBB seien oder solche der KTU – für alle Regionen, für alle Bevölkerungskreise ungefähr gleichmässig anfällt. Das werden wir Ihnen, gestützt auf die KVP, mit einem Ausführungsgesetz unterbreiten. Bis dahin aber und auf dem Weg einer Erhöhung von Beiträgen an Investitionen können wir mit diesem Problem nicht fertig werden. Ich muss Sie deshalb bitten, die Motion von Nationalrat Schmidhalter abzulehnen.

Le président: Le Conseil fédéral propose le rejet de la motion. Vous êtes appelés à vous déterminer.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	45 Stimmen
Dagegen	17 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

86.954

**Postulat Schnider-Luzern
Rand- und Touristik-Regionen.
Fahrplanverbesserungen**

**Postulat Schnider-Lucerne
Régions périphériques et touristiques.
Amélioration des horaires de chemin de fer**

Wortlaut des Postulates vom 10. Oktober 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, schon vor der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» sicherzustellen, dass die einzelnen Zentren in den Rand-Regionen und touristischen Gebieten unseres Landes bei der Fahrplangestaltung und dabei insbesondere durch Schnellzugsverbindungen aufgewertet werden.

Texte du postulat du 10 octobre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de pourvoir, avant même que l'on passe à la réalisation du projet RAIL 2000, à ce que les divers centres des régions périphériques et touristiques de notre pays soient mieux lotis du point de vue des horaires de chemin de fer et bénéficient en particulier de liaisons plus fréquentes par trains rapides.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-Bern, Aregger, Bircher, Blocher, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Cantieni, Columberg, Cotti Flavio, Coutau, Darbellay, Dirren, Eggenberg-Thun, Eppenberger-Nesslau, Früh, Iten, Jung, Keller, Kühne, Künzi, Landolt, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Martin, Massy, Müller-Wiliberg, Nef, Neukomm, Nussbauer, Oehler, Oehler, Pfund, Risi-Schwyz, Röthlin, Rubi, Ruch-Zuchwil, Rüttimann, Savary-Fribourg, Schärli, Schmidhalter, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stappung,

Steinegger, Uhlmann, Villiger, Weber-Arbon, Wick, Wyss, Ziegler, Zwygart (52)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Kernpunkt des Konzeptes «Bahn 2000» ist das Eintreffen der Züge in den grossen Knotenbahnhöfen zur vollen Stunde mit verbesserten Anschlüssen im Regionalverkehr. Notwendig ist dabei, dass bereits heute darauf hingearbeitet und sichergestellt wird, dass in den Randregionen und touristischen Gebieten die Fahrpläne so gestaltet werden, dass die dortigen Zentren und grösseren Orte aufgebessert werden. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gehört, dass möglichst viele, die zur Arbeit fahren, die Bahn benutzen können. Auch regionalpolitisch ist es unumgänglich, dass ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot besteht. Leider besteht bei den SBB heute eine gewisse Tendenz zu immer weniger Schnellzughalten in Gebieten ausserhalb der grösseren Zentren. Dieser muss aber aus Gründen des Werkverkehrs und vor allem zwecks besserer Erschliessung der touristischen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln schon vor der Realisierung der Konzeptes «Bahn 2000» begegnet werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. Februar 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 février 1987

Im Fahrplan 1987/1989 wird das Reisezugsangebot der SBB im Tagesdurchschnitt um rund 25 000 km oder 12 Prozent erhöht. Von den Neuleistungen fallen zwei Drittel auf Intercity- und Schnellzüge und ein Drittel auf Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr.

Die Mehrleistungen im Fernverkehr erfolgen aufgrund von ausgewiesenen Marktbedürfnissen. Die einzelnen Zentren in den Randregionen und touristischen Gebieten des Landes werden dabei gebührend berücksichtigt und können aus den Angebotserweiterungen wesentlichen Nutzen ziehen. Mit der Einführung des Taktfahrplans im Jahre 1982 sind die Schnellzugshalte systematisiert worden. Auf diesen Zeitpunkt hin wurden einige aufgehoben, weil die Verbindungen mit den nun stündlich verkehrenden Regionalzügen erbracht werden konnten. Seither sind weder Schnellzugshalte gestrichen worden noch sind solche Aufhebungen geplant. Lediglich im Bahnhof Arth-Goldau mussten aus betriebstechnischen Gründen gewisse Abtausche vorgenommen werden.

Die ab Sommer 1987 zusätzlich verkehrenden Schnellzüge werden die Bedienung der mittleren Zentren noch verbessern helfen.

Mit dem Mehrangebot des Fahrplans 1987/1989 wird auf verschiedenen Strecken und in den wichtigsten Knotenbahnhöfen die vorhandene Infrastruktur bis an die oberste Grenze beansprucht werden. Weitergehende Leistungen setzen bereits die Fertigstellung derjenigen Aus- und Neubauten voraus, welche in den mittel- und längerfristigen Zielsetzungen der SBB enthalten sind.

Die erwähnten Verbesserungen genügen nach Ansicht des Bundesrates, um auch den Rand- und Touristik-Regionen ein relativ leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot sicherzustellen. Vor einem Ausbau der Infrastruktur würden weitergehende Zugeständnisse eher kontraproduktiv wirken, indem sie zu einer zunehmenden Verspätungsanfälligkeit führten und damit das qualitative Angebot empfindlich verschlechterten.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Schnider-Luzern: Ich zitiere vorerst einen Satz aus der Antwort des Bundesrates zu meinem Postulat: «Mit der Einführung des Taktfahrplans im Jahre 1982 sind die Schnellzugshalte systematisiert worden. Auf diesen Zeitpunkt hin wurden einige aufgehoben, weil die Verbindungen mit den nun stündlich verkehrenden Regionalzügen erbracht werden konnten.»

Motion Schmidhalter "Bahn 2000". Gleichbehandlung der KTU-Projekte

Motion Schmidhalter RAIL 2000. Projets de construction des entreprises concessionnaires de transport

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.951
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	621-624
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 435

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.