

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.»

Herr Bundesrat Schlumpf, für Sport- und Touristenregionen trifft dies in keiner Art und Weise zu. Durch das Aufheben von Schnellzügen ist in solchen Regionen der öffentliche Verkehr ständig zurückgegangen. Als klares Beispiel erwähne ich die Region Entlebuch, wo durch die Schrumpfung oder sogar Abschaffung der Schnellzugshalte der Privatverkehr laufend zugenommen hat. Demgegenüber hat der öffentliche Verkehr stark abgenommen. Dies trifft aber auch in verschiedenen anderen Regionen unseres Landes zu.

Eine Frage: Wo bleibt hier die Umweltfreundlichkeit? Klaren Umweltverbesserungen sollte man nicht ausweichen, im Gegenteil, sie sollten mit Begeisterung unterstützt und verwirklicht werden. Auch regionalpolitisch ist es unumgänglich, dass ein leistungsfähiges und kundenfreundliches Verkehrsangebot besteht.

Deshalb bitte ich Sie, mein Postulat, welches immerhin mit 52 Unterschriften eingereicht wurde, zu überweisen.

Bundesrat **Schlumpf**: Wenn die 52 Unterzeichner im Saale sind, erübrigen sich lange Ausführungen meinerseits zur Ergänzung dessen, was der Bundesrat in seiner Antwort vom 11. Februar 1987 gesagt hat. Aber ich will es trotzdem tun.

Bei Schnellzügen geht es um Züge, die doch relativ schnell sein sollten. Wenn sie das nicht sind, dann erfüllen sie die Erwartungen nicht. Wir haben, Nationalrat Schnider, die Erfahrung gemacht, dass das Weggehen vom öffentlichen Verkehr zum Privatverkehr gerade auch damit zusammenhängt, dass Züge zu wenig schnell sind. Die Fahrzeiten sind zwar nicht das A und O, auch nicht bei der «Bahn 2000», das ist ein Faktor für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, aber man darf sie nicht vernachlässigen. Man kann nun nicht den Wert dieser Verbindungen über mittlere Distanzen – also von sogenannten Schnellzügen – abwerten, indem man die Züge einfach überall halten lässt; dann sind sie Regional- und keine Schnellzüge mehr. Das ist die grundsätzliche Haltung.

Es käme hinzu – das will ich der Vollständigkeit halber beifügen –, dass es schon zu den wesentlichen Elementen der unternehmerischen Freiheit gehört, die Fahrpläne selber zu gestalten. Wenn der Bundesrat beginnen würde, konkret in die Fahrplangestaltung einzugreifen, dann wäre ein wesentlicher Teil der unternehmerischen Freiheit herausgebrochen, wie auch dann, wenn er die Tarife selber genehmigen oder festlegen würde.

Ich möchte Sie bitten, das Postulat abzulehnen. Nicht deswegen, weil wir einer Versorgung auch der dünner besiedelten Gebiete nicht alles Gewicht beimessen; aber es soll alles mit geeigneten Massnahmen getan werden und eben auch mit geeigneten Verbindungen.

Die Angebotsverbesserung, die vor zwei Tagen in Kraft getreten ist, betrifft breiteste Regionen unseres Landes. Es wird immer wieder behauptet, das sei im wesentlichen eine Fahrplanverdichtung auf den Intercity-Linien West-Ost und Nord-Süd. Das stimmt in keiner Weise. Diese Angebotsverbesserungen wirken sich im Netz der SBB auf breiter Ebene aus. Sie können das selbst feststellen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	48 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

Schluss der Sitzung um 11.55 Uhr
La séance est levée à 11 h 55

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

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

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	86.954
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	624-625
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 436

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.