

Cependant, un groupe de réflexion et d'études ferroviaires de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a développé l'idée d'un raccordement au réseau CFF, du moins entre Renens et Lausanne, afin de boucler la boucle.

Dans le but d'offrir une alternative valable aux transports privés, le métro de l'ouest lausannois (TSOL) devrait être relié avec les autres transports publics. Il le sera avec les transports lausannois de bus, mais une liaison physique avec le niveau supérieur, le train, pourrait pallier les problèmes de surcharge. Dans ce même contexte, l'étude envisage un prolongement jusqu'à Morges. D'une part, parce que c'est là qu'est prévu le plus fort développement de population, d'autre part, parce que les investissements y seraient moins importants que pour un prolongement dans l'est lausannois.

Sachant que le temps presse car le TSOL est en construction, que la faisabilité dépend aussi du projet de RAIL 2000, qu'il est souhaitable que les CFF collaborent avec les transports publics constitués ou en voie de constitution, je demande que ceux-ci intègrent au plus vite la dimension régionale, soit l'étude du TSOL jusqu'à Morges.

En effet, une desserte optimale de l'agglomération lausannoise postule que l'on desserve la région des Hautes écoles en touchant aussi les villages de St-Sulpice, Denges, Prévengens, pour aboutir en gare de Morges.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. August 1989*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 août 1989*

La politique coordonnée des transports ayant été rejetée, la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons continue d'être régie par les anciennes normes, selon lesquelles le trafic public dans les agglomérations – notamment dans la région en cause – est surtout l'affaire du canton.

Les expériences faites avec l'Union des transports zurichois montrent que l'initiative d'une réalisation devrait de préférence émaner des premiers intéressés, si l'on veut que la conception des transports, à laquelle participent plusieurs entreprises, soit couronnée de succès. En général, un comité coiffe celles-ci. Bien entendu, les CFF sont représentés dans chacune de ces organisations, sans pour autant diriger eux-mêmes les débats. Cette constatation vaut également lors de l'élaboration du projet de desserte de Lausanne-Ouest.

Le Conseil fédéral fait sienne cette répartition du travail aussi dans ses propositions relatives à l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants pour le trafic d'agglomération. Avant d'accorder une aide financière, il exige cependant expressément la mise au point d'une conception du trafic. Celle-ci doit être élaborée sous la responsabilité du canton intéressé.

Si le Conseil fédéral donnait aux CFF un mandat concret, on pourrait faire valoir la nécessité de la part de la Confédération de financer les éventuelles lignes requises. Etant donné les vastes investissements consentis par le canton de Zurich dans le réseau urbain et suburbain, cela ne pourrait entrer en question, pour des raisons d'égalité de traitement, que si l'agglomération participait financièrement de façon équitable au projet.

A cela s'ajoute le fait que le Conseil fédéral ne peut donner aux CFF que des ordres de caractère général pour les inciter à oeuvrer davantage en faveur de l'agglomération. En outre, cette entreprise participe déjà activement à la concrétisation régionale du projet RAIL et Bus 2000. Un mandat isolé serait incompatible avec la marge de manoeuvre, effective ou voulue, des CFF, et avec les structures fédéralistes de notre pays.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

##### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

*Abgelehnt – Rejeté*

89.575

## **Postulat Humbel Baregg-Tunnel N 1 N 1. Tunnel de Baregg**

#### *Wortlaut des Postulates vom 23. Juni 1989*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Projektierung und den Bau einer dritten Röhre beim Baregg-Tunnel N 1 zu prüfen, sowie Vor- und Nachteile einer dritten Tunnelröhre aufzuzeigen.

#### *Texte du postulat du 23 juin 1989*

Le Conseil fédéral est invité à étudier la possibilité de percer un troisième tube dans le tunnel de Baregg sur la N 1 et à renseigner sur les avantages et les inconvénients d'un tel tube.

*Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun*

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Am 1. Februar 1989 habe ich bezüglich Baregg-Tunnel N 1 in einer Einfachen Anfrage dem Bundesrat verschiedene Fragen gestellt. Die Antworten des Bundesrates vom 26. April 1989 waren so mangelhaft, dass ich von vielen Bürgern Reklamationen erhalten habe.

Die Nationalstrassen Zürich–Bern/Basel sind die am stärksten frequentierten Verkehrsachsen der Schweiz. Sie haben verschiedene Funktionen zu erfüllen: Durchgangs-, Individual- und Nutzverkehr. Der Baregg-Tunnel N 1 spielt eine bedeutende Rolle.

Die automatischen Strassenverkehrszählungen des Bundesamtes für Strassenbau wurden bekanntgegeben. Wieviele Bewegungen pro Tag und Jahr mutmasslich im Baregg-Tunnel zu erwarten sind, wenn

– das N 3-Teilstück Birrfeld–Fricktal

– die N 4 durch das Knonauer Amt (Zug–Urdorf)

– auch die entsprechende West-Umfahrung der Stadt Zürich gebaut sein werden und dem Verkehr übergeben werden können, konnte der Bundesrat im Zusammenhang mit meiner Einfachen Anfrage vom 1. Februar 1989 leider nicht beantworten. Die Antwort «Ueber die in Zukunft mutmasslich zu erwartenden Bewegungen liegen keine Zahlen vor. Das EVED wird aber bei Bedarf die notwendigen Abklärungen vornehmen lassen» kann selbstverständlich in keiner Art und Weise befriedigen. Es müssen doch rechtzeitig die Untersuchungen vorgenommen und die entsprechenden Prüfungen an die Hand genommen werden.

Es vergeht keine Woche mehr, ohne dass es grosse Verkehrstaus am Baregg gibt. Heute schon haben wir periodisch in der Region um den Baregg wegen der Staus eigentliche Verkehrschaos zu dulden. Wenn der Zwischenbericht der REPLA (Regionalplanungsgruppe Baden) zur regionalen Verkehrspolitik für das Jahr 2000 den zeitweisen Zusammenbruch des Verkehrs beim Baregg voraussieht, wie wird sich dannzumal der Verkehr in und um den Baregg auf die Region auswirken? Man spricht von flankierenden Massnahmen, um den gesamten Verkehr rund um den Baregg-Tunnel in Griff zu bekommen. Selbstverständlich sind solche flankierende Massnahmen notwendig. Aber es ist zu befürchten, dass diese nicht zum Erfolg kommen werden.

Die unbedingt erforderlichen Untersuchungen könnten doch vom EVED in Bern allein oder in Zusammenarbeit mit dem aargauischen Regierungsrat (Kantonales Baudepartement) oder sogar allenfalls mit den Verkehrsverbänden durchgeführt werden. Gerade die Lösung dieses wichtigen Problems Baregg-Tunnel müsste doch auf breiter Front angestrebt werden.

Regieren heisst Vorausschauen, heisst also Probleme frühzeitig Anpacken, um sie rechtzeitig einer Lösung heranzuführen zu können.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 23. August 1989*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 23 août 1989*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

89.458

## **Postulat Hubacher**

### **Expertenkommissionen. Frauenanteil**

### **Représentation des femmes au sein des commissions d'experts**

*Wortlaut des Postulates vom 7. Juni 1989*

Aus der vom Bundesrat vorgelegten Zusammenstellung, Stand 1. April 1989, geht hervor, dass von den rund 370 Expertenkommissionen des Bundes nur 4 Prozent von Frauen präsidiert werden und dass der Frauenanteil bei den Mitgliedern insgesamt nur 8 Prozent beträgt. Ebenso krass untervertreten ist die Generation unter 40 Jahren, ihr Mitgliederanteil liegt unter 10 Prozent.

Da Expertenkommissionen ausschliesslich vom Bundesrat bzw. von den Departementsvorstehern ernannt werden, liegt es in der Kompetenz des Bundesrates bzw. der Bundesräte, die Untervertretung der Frauen und der jüngeren Generation zu korrigieren. Die erst kürzlich eingesetzte Expertenkommission «Schweiz von morgen» ist aber wiederum und unverständlicherweise im bisherigen Stil zusammengesetzt worden. Von 16 Mitgliedern sind nur drei Frauen dabei.

Ich ersuche den Bundesrat, ein «Szenario» vorzulegen, wie in den genannten Expertenkommissionen

– der Frauenanteil etappenweise, aber bis zum Jubiläumsjahr der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf mindestens 25 Prozent erhöht und später, d. h. bis 1995, auf die ausgewiesene Hälfte gesteigert werden kann;

– wie im gleichen Zeitraum die Vertretung der jüngeren Generation, d. h. der unter Vierzigjährigen, ebenfalls anteilmässig angemessen aufgestockt werden kann.

*Texte du postulat du 7 juin 1989*

Il ressort de la récapitulation (état au 1er avril 1989) présentée par le Conseil fédéral que, sur les quelque 370 commissions d'experts de la Confédération, les femmes ne président que dans 4 pour cent des cas et que la participation féminine ne constitue que 8 pour cent des membres. D'autre part, la génération des moins de 40 ans est fort mal lotie, elle aussi, puisqu'elle n'est représentée que dans une proportion inférieure à 10 pour cent.

Les commissions d'experts étant nommées exclusivement par le Conseil fédéral ou par les chefs des départements, le gouvernement et les conseillers fédéraux sont compétents pour remédier à une telle sous-représentation des femmes et de la jeune génération. Or, la commission dénommée «La Suisse demain», créée récemment, est constituée selon l'ancien modèle. En effet, sur 16 membres, on ne compte que 3 femmes.

Je prie donc le Conseil fédéral d'établir un scénario montrant comment il est possible, au sein des commissions d'experts

– d'augmenter par étapes, mais d'ici l'année où l'on célébrera les 700 ans de la Confédération, la proportion des femmes jusqu'à 25 pour cent au moins et, par la suite, c'est-à-dire d'ici 1995, jusqu'à 50 pour cent;

– de renforcer, durant le même laps de temps, la représentation de la jeune génération, celle des moins de 40 ans, dans une proportion équitable.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Ammann, Béguelin, Bodenmann, Braunschweig, Bundi, Danuser, Fehr, Hafner Ursula, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Mauch Ursula, Meizoz, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruffy, Stappung, Uchtenhagen, Ulrich, Züger (24)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 16. August 1989*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 16 août 1989*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

Ad 87.206

## **Postulat der Kommission für Gesundheit und Umwelt Motorfahrzeuge.**

### **Fahrleistungsabhängige Besteuerung**

### **Postulat de la Commission de la santé publique et de l'environnement Véhicules à moteur. Impôt proportionnel aux kilomètres parcourus**

*Wortlaut des Postulates vom 13. Februar 1989*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Vorschläge der Arbeitsgruppe Finanzdirektoren-Konferenz/Bund betreffend fahrleistungsabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge durch die Kantone (Schlussbericht vom 20. April 1988, Kapitel 6) weiterzuverfolgen.

*Texte du postulat du 13 février 1989*

Le Conseil fédéral est prié de poursuivre l'examen des propositions présentées par le groupe de travail commun de la Conférence des directeurs cantonaux des finances et de la Confédération concernant la perception par les cantons d'un impôt sur les véhicules à moteur proportionnel aux kilomètres parcourus (rapport final du 20 avril 1988, chiffre 6).

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*vom 17. Mai 1989*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 17 mai 1989*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**Präsident:** Das Postulat wird von Herrn Scherrer bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

*Verschoben – Renvoyé*

## **Postulat Humbel Baregg-Tunnel N 1**

### **Postulat Humbel N 1. Tunnel de Baregg**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.575
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1739-1740
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 821

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.