

teilen diese Meinung nicht. Ich habe auch heute gesagt, das ganze Programm basiere auf Freiwilligkeit. Wir haben respektiert, dass Sie die Tarifgrundsätze abgelehnt haben, wir haben sie nicht übernommen. Wir haben mit den Kantonen verhandelt. Wir haben Empfehlungen abgegeben, und wir hoffen selbstverständlich, dass die Kantone und die Energiewirtschaft diese Empfehlungen übernehmen.

Deshalb glauben wir, dass wir hier im Rahmen des Auftrages handeln, so wie wir ihn nach dem 23. September 1990 interpretieren, und wir wären Ihnen zu Dank verpflichtet, wenn Sie uns helfen, all die Kräfte, die an der Energiepolitik interessiert sind, zusammenzufassen, wenn Sie uns helfen, diese Kräfte zum Ziel «Energie 2000» zu führen.

Ueberwiesen – Transmis

90.892

Interpellation Danioth Regionalverkehrskonzept SBB Intentions des CFF en matière de trafic régional

Wortlaut der Interpellation vom 26. November 1990

Im Zuge der Rationalisierungsmassnahmen und zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Huckepack-Verkehr sollen demnächst verschiedene Regionalzüge auf Bus-Betrieb umgestellt werden. Davon betroffen sind auch zahlreiche Regionalverbindungen auf der Gotthardstrecke. Nähere Einzelheiten wurden dabei nicht bekannt. Die betroffene Bevölkerung beschäftigt dabei zahlreiche Fragen, wovon ich hiermit dem Bundesrat folgende unterbreite:

1. Wie sieht das neue Regionalverkehrskonzept im einzelnen aus?
2. Was wird unternommen, damit die begrüssenswerte Förderung des Huckepack-Verkehrs nicht einseitig zu Lasten der von den Massnahmen betroffenen Bevölkerung in den meist schwach besiedelten Gebieten erfolgt?
3. Wie wird die Aufrechterhaltung des durchgehenden, sicheren und fahrplangerechten Regionalverkehrs vorab in den Bergregionen, auch in der Winterzeit sowie bei Stausituationen, gewährleistet?
4. Können ältere Leute, Behinderte und Reisende mit Gepäck (einschliesslich Fahrräder) auf eine dem Bahnbetrieb adäquate Beförderung und Dienstleistung hoffen?
5. Welche Garantien geben die verantwortlichen Behörden, damit die Umstellung von Bahn auf Bus nicht einfach den ersten Schritt zu einer unwiderrüflichen Entscheidung darstellt und die Neuregelung der Verkehrsverbindungen aufgrund von «Bahn 2000» und «Alp-Transit» nicht vorwegnimmt?
6. Welche flankierenden Massnahmen gedenkt der Bundesrat in die Wege zu leiten, damit solche Entscheidungen im Verkehrsbereich sich nicht kontraproduktiv zu den Zielen der Regional- und Berggebietsförderung auswirken?

Texte de l'interpellation du 26 novembre 1990

Dans le cadre des mesures de rationalisation arrêtées et en vue de l'augmentation de la capacité de transport pour le ferroutage, il est prévu de remplacer prochainement de nombreuses lignes de chemin de fer régionales par des services de cars. C'est notamment le cas pour beaucoup de liaisons régionales sur la ligne du Saint-Gothard. Des détails n'ont pas été donnés. La population concernée se pose de nombreuses questions, dont je sou mets les suivantes au Conseil fédéral:

1. Quel est exactement la nouvelle conception des transports régionaux?

2. Quelles mesures prend-on pour éviter que l'encouragement du ferroutage, qui est en soi fort souhaitable, ne se fasse unilatéralement au détriment de la population des régions concernées, généralement peu habitées?

3. Comment garantira-t-on le maintien de transports régionaux sûrs et l'observation des horaires, notamment dans les régions de montagne, même en hiver et lorsqu'un encombrement se produit?

4. Les personnes âgées ou handicapées et les voyageurs chargés de bagages (bicyclettes incluses) peuvent-ils compter sur des transports et sur des prestations équivalant à ceux des chemins de fer?

5. Les autorités compétentes peuvent-elles garantir que le remplacement du train par le bus ne prépare pas une décision irrévocable et ne préjuge pas de la nouvelle organisation des communications telle qu'elle doit résulter des projets RAIL 2000 et «Transit alpin»?

6. Quelles mesures d'appoint le Conseil fédéral prévoit-il pour que de telles décisions touchant les transports ne compromettent pas la politique régionale et notamment le soutien aux régions de montagne?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Danioth: Zu den Rationalisierungsmassnahmen im neuen Konzept des Regionalverkehrs habe ich dem Bundesrat mit einer Interpellation vom 26. November 1990 verschiedene Fragen unterbreitet, die sich vorab auf die Auswirkungen in schwächer besiedelten Gegenden beziehen. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat bekanntlich am 1. Oktober 1990 neue Richtlinien über die Gestaltung des regionalen Personenverkehrs – abgekürzt RPV – der SBB in Kraft gesetzt.

Wie es in der Zweckumschreibung heisst, sollen sie ein marktgerichtetes Angebot – ich möchte eigentlich betonen: ein marktgerechteres Angebot – im RPV der SBB gewährleisten. Gleichzeitig soll dadurch, wie es wörtlich heisst, «den Betroffenen insgesamt ein qualitativ besseres Angebot im öffentlichen Verkehr» ermöglicht werden.

Sich mit dieser Zielsetzung zu identifizieren, dürfte wohl niemandem schwerfallen, der sich der echten Förderung des öffentlichen Verkehrs und einer auch regionalpolitisch wirksamen verkehrsmässigen Bedienung von Bergregionen verpflichtet fühlt. Soweit verdienen also die verantwortlichen Stellen Lob und Anerkennung – schon wieder heute abend.

Dass das Departement im Gleichschritt mit der geplanten Erweiterung des Huckepack-Angebotes die Strecken- und Transportmittelkapazitäten der Bahn für diese wichtige Uebergangslösung freimachen will, ist im Grundsatz ebenfalls nicht zu beanstanden, im Gegenteil. Allerdings setzen bei der Realisierung bereits ernst zu nehmende Zweifel ein, hat sich doch der seinerzeitige Präsident der Generaldirektion der SBB im Jahre 1989 zur Verlegung des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse auf der Strecke Erstfeld–Göschenen u. a. wie folgt geäussert: «Im Zusammenhang mit der Schaffung von leistungsfähigeren Huckepack-Korridoren im Sinne der EG-Forderung lässt sich das Transportvolumen mit verschiedenen Infrastrukturmassnahmen und mit der Verlängerung der Züge von rund 3,5 Millionen auf rund 6,5 Millionen Tonnen im Jahr, also fast auf das Doppelte, erhöhen. Weitere Kapazitäten von rund 2 Millionen Tonnen liessen sich durch die Verlegung des klassischen Güterverkehrs auf die Lötschberg-Simplon-Achse schaffen. Diese Kapazitätserweiterungen sind ohne die Verlegung des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse möglich.»

Nun fragt sich, ob sich die Verhältnisse im Verlaufe von anderthalb Jahren derart grundlegend geändert haben. Oder sind es nicht vielmehr erste Schritte einer neuen Strategie? Ist der Argwohn der betroffenen Bevölkerung und der Behörden völlig unbegründet, dass nach der Reduktion im regionalen Zugverkehr als zweiter Schritt ein Abbau des lokalen Güterverkehrs folgen wird? Dass Kostenüberlegungen mitspielen, ist verständlich, beträgt doch der mittlere Zuschuss des Bundes für einen Regionalzugskilometer gut das Fünffache dessen, was Bund, Kantone und Gemeinden zusammen durchschnitt-

lich je Buskilometer aufwenden. Hier muss nun einer zweifachen Tendenz rechtzeitig Einhalt geboten werden:

1. Die Kostenersparnis darf nicht kurzerhand zu Lasten der betroffenen, meist wirtschaftlich schwächeren Gebiete gehen. Es würde dem Leistungsauftrag des Parlamentes an die SBB wohl kaum entsprechen, wenn man die Schraube nun zusätzlich – und einseitig – bei den schwächeren Regionen ansetzen würde. Die politische Neubeurteilung bleibt der zuständigen politischen Behörde vorbehalten.

2. Aus verkehrspolitischer Sicht darf das qualitative Angebot nicht nur nicht verschlechtert werden, vielmehr ist die Forderung zu erheben, dass ein Ersatz von Zügen nur dort erfolgen darf und soll, wo damit gesamthaft eine Verbesserung des Gesamtangebotes im öffentlichen Verkehr erzielt werden kann.

Wenn die renditemässig attraktiveren Huckepack-Züge den regionalen Personen- und Güterverkehr ohne Kompensation verdrängen, wären ernsthafte Auswirkungen auf die wirtschaftliche und demographische Entwicklung dieser Gebiete zu befürchten. Stichwort: Abwanderung.

Wie sieht es nun in Wirklichkeit aus? Dabei beschränke ich mich auf die Beurteilung des neuen Konzeptes mit Blick auf die Zugverbindungen an der Gotthard-Nordrampe. Auf die – zugegebenermassen verunglückte – Information der Behörden und Bevölkerung der betroffenen Gebiete durch die SBB über die angekündigten neuen Massnahmen möchte ich nicht mehr zurückkommen. Man hat den Fehler offensichtlich eingesehen.

Wie sieht eine erste Zwischenbilanz aus? Abgesehen von unnötigen, mit der überstürzten Einführung verbundenen Anlaufschwierigkeiten setzte sich hüben und drüben – das anerkenne ich – die Erkenntnis durch, dass sich bei innovativer Verkehrspolitik und konstruktiver Zusammenarbeit die zahlreichen Nachteile dieser Umstellung beheben oder zumindest reduzieren lassen. Auf zwei Schwerpunkte konzentrieren sich die regionalen Anliegen:

Einerseits darf die Versorgung der Dörfer und Weiler nicht schlechter werden. Konkret: Der regionale Personenverkehr (RPV) muss in das Verkehrskonzept der übrigen regionalen Verkehrsträger eingebunden werden. Den Bahn- bzw. Busbenützern dürfen nicht erheblich längere Fahrzeiten zugemutet werden, wie es vorgekommen ist, wenn man will, dass sie als Kunden erhalten bleiben bzw. dass man sogar neue Kunden für dieses neue Transportmittel findet.

Die Vorteile der flexibleren nicht schienengebundenen Transportart sind besser zu nutzen. Haltestellen sind näher an die Wohnsiedlungen zu verlegen. Der Fahrkomfort muss eindeutig verbessert werden. Die Gepäckförderung und insbesondere auch die Beförderung von Fahrrädern – wichtig vor allem für Tourismusgebiete, am Gotthard sehr drastisch durch die Praxis erwiesen – gehören ebenfalls zur Wunschliste der Busbenützer. Die qualitative, verkehrsmässige Besitzstandswahrung ist noch nicht erreicht, geschweige denn eine Optimierung auch aus der Sicht besserer Frequenzen dieser Verkehrsmittel.

Zum anderen: Der RPV muss auch im Zusammenhang mit der Fahrplangestaltung für die Schnellzugsverbindungen dieser Regionen gesehen werden. Man kann, Herr Bundesrat, nicht ständig die Zugfolge zwischen den Städten, den Ballungszentren erhöhen und verbessern und gleichzeitig Verkehrsleistungen für die schwächeren Regionen abbauen. Jedes Jahr beginnen von neuem das Feilschen um Schnellzugshalte und der Kampf gegen Leistungsabbau. Mit einer drastischen Reduktion des Schnellzugsangebotes beispielsweise in Göschenen trifft dies eine ganze Region, das Urner Oberland und das Urserental, an einem empfindlichen Nerv, werden doch touristische Rahmenbedingungen entscheidend negativ beeinflusst.

Es geht letztlich immer um das gleiche Grundproblem: Die von nationalen und internationalen Verkehrsträgern durchfahrenen und belasteten, schwach besiedelten Gebiete wollen nicht nur Opfer der Umweltbelastung sein, sondern auch Teilhaber der entsprechenden Verkehrsleistungen. Diese Quintessenz gilt hier wie bei der Alpen transit-Vorlage. Unsere Gebiete wollen als Partner ernst genommen und nicht zu blossen Bauern auf dem Schachbrett internationaler Verkehrs- und Wirtschaftspolitik degradiert werden.

In diesem Sinne bin ich dem Bundesrat und Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, dankbar, wenn Sie die Gesamtzusammenhänge bei derartigen Verkehrsmassnahmen nicht aus dem Auge verlieren.

Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Danioth setzt sich dafür ein, dass der Bevölkerung in schwach besiedelten und gebirgigen Regionen aus der Reorganisation im Regionalverkehr SBB keine Nachteile erwachsen, und er stellt dem Bundesrat sehr viele Fragen.

Wie auch Herr Ständerat Danioth in seinem Vorstoss darlegt, verfolgt der Bundesrat mit seinem Auftrag an die SBB zur Umstellung im Regionalverkehr verschiedene Ziele. Zunächst einmal muss er aufgrund der heutigen Situation für die Freihaltung von Trassees zugunsten des Huckepackverkehrs Massnahmen ergreifen. Herr Danioth: «Ds Füfi u ds Weggli», das bekommen wir nicht. Der Kanton Uri kann sich nicht immer beklagen, es sei zuviel Schwerverkehr auf den Strassen und dann dagegen sein, wenn wir entsprechende organisatorische Massnahmen für einen besseren Huckepackverkehr und damit für die Verlegung von Lastwagen von der Strasse auf die Schiene ergreifen. Diese Massnahmen sollte er nicht so kritisieren. Ich weiss: Die Information hat nicht gespielt. Sie wollten es nicht erwähnen, aber Sie haben es gleichwohl getan. Deshalb muss ich mich dafür im Namen der SBB noch einmal entschuldigen.

Die zweite Massnahme ist die Neugestaltung des Regionalverkehrs, unabhängig vom Huckepackverkehr. Ich weiss: Der Gotthardverkehr ist von beiden Umstellungsmotiven betroffen. Ich darf Ihnen aber sagen, Herr Danioth: Aufgrund der heutigen Beurteilung sollte die erste Massnahme, nämlich die Freihaltung von Trassees zugunsten des Huckepackverkehrs, vorübergehender Natur sein; die Trassees müssen solange entlastet werden, als an diesem Transitkorridor gearbeitet wird. Sie wissen ja, die Zielsetzung ist, dass wir bis zum Jahr 1994 von den 160 000 Lastwagen-Sendungen, die wir schon heute von der Strasse auf die Schiene verlegen, auf ein Angebot von 360 000 Lastwagen-Sendungen kommen. Hier geht es nicht zuletzt um unsere internationale Glaubwürdigkeit. Ich muss sagen – aufgrund meines Besuches am letzten Freitag sowohl in Bonn wie in Brüssel bei meinen Verkehrsministerkollegen –: Man traut uns das einfach nicht zu. Man ist der Meinung, die Schweiz sei nicht in der Lage, in drei, vier Jahren solche Kapazitäten bereitzustellen. Wir müssen alles tun, damit das möglich wird.

Der Bundesrat hat ja bereits im Oktober 1989 die entsprechenden Kredite beschlossen. Die gut 70 Lokomotiven sind in Auftrag gegeben worden, auch die über 1000 Eisenbahnwagen und die 25 Stellwerke, die wir zwischen Chiasso und Basel neu bauen müssen, sind in Auftrag gegeben worden. Jetzt geht es darum, dass wir auch hier die Leistung erbringen, nebst der zusätzlichen Kapazität am Lötschberg. Der Ausbau der Doppelspur wird im Laufe des nächsten Jahres beendet sein und ihre Kapazität sukzessive von 3 Millionen Tonnen anheben. Wissen Sie, europaweit ist man bereit, endlich das Konzept des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse zu akzeptieren. Man sieht, dass dies die Zukunft ist, dass dies der neue Weg ist. Deshalb fühle ich mich hier nicht in der Defensive; im Gegenteil, wir machen offensive Politik.

Aber unsere Durststrecke dauert von heute bis zum Jahr 1995. Man glaubt uns nicht, man traut uns nicht zu, dass wir diese Kapazitäten übernehmen können. Deshalb ist es sehr wichtig, dass wir den Beweis antreten, dass es funktioniert, dass es spielt und dass wir diese Leistungen erbringen können.

Nun zu den Fragen, die Sie gestellt haben.

Zur ersten Frage: Ein definitives Konzept für die Optimierung besteht zum heutigen Zeitpunkt, Herr Danioth, noch nicht. Die SBB haben jedoch im Rahmen der Richtlinien des EVED zur Gestaltung des Regionalverkehrs der SBB den Auftrag, zusammen mit der betroffenen Busunternehmung umgehend ein integrales Konzept zur Erschliessung der Gotthard-Nordrampe auszuarbeiten. Dabei soll die bereits vorgenommene Fahrplanverbesserung auf der Strasse im Talgrund konsolidiert und gleichzeitig die Integration der Bergstrecke Erstfeld-Göschenen in das Busangebot geprüft werden. Es ist

nicht ausgeschlossen, dass einzelne, gut frequentierte Bahnleistungen auf der Schiene verbleiben werden; diese Frage ist noch nicht endgültig geklärt. Wir wissen auch noch nicht genau, wie die Entwicklung weitergeht. Deshalb ist es auch nicht möglich, heute auf diese Frage eine konkrete, endgültige Antwort zu geben.

Die Richtlinien verlangen von den SBB insgesamt, dass sie ein der Bahn gleichwertiges Busangebot sicherstellen. Sie haben gesagt, dass der Service, die Leistung, verbessert werden müsse. Diese Leistung – so glauben wir – wäre auf der Strasse eigentlich besser zu erreichen als z. B. bei einer Trasselegung im Bereich Erstfeld–Silenen–Amsteg–Gurtellen bis Richtung Göschenen.

Die SBB sind neben dem engen Kontakt mit der betroffenen Busunternehmung gehalten, die Bevölkerung laufend – ich darf sagen: besser – über ihre Absichten zu informieren und auch allfällige Anregungen entgegenzunehmen. Das Mitspracherecht, Herr Danioth, sollte also gewährleistet sein; die SBB möchten aus den Fehlern lernen.

Der Bundesrat erwartet auch im Interesse der Region von den SBB ein rasches, ein entschlossenes und ein offenes Handeln. Aber ich darf sagen: Der Bundesrat erwartet von der Region etwas mehr Verständnis; er erwartet, dass man die Massnahmen, die getroffen werden müssen, zunächst einmal zur Kenntnis nimmt, studiert, analysiert, fair beurteilt, bevor man kritisiert und losschiesst und mit Referenden und anderem droht.

Zur zweiten Frage: Wie bereits dargelegt, haben die ausschliesslich dem Huckepackverkehr dienenden Massnahmen nur provisorischen Charakter. Provisorien sind jedoch gelegentlich mit Inkonvenienzen verbunden. Mit Blick auf die beschränkte Dauer ist dies – so meinen wir – tragbar. Trotzdem weisen die Richtlinien des EVED die SBB an, bei Kapazitätsengpässen eine gegenüber der bestehenden Situation verbesserte Ersatzalternative anzubieten, sofern dies in der kurzen Zeit mit den zur Verfügung stehenden Mitteln überhaupt möglich ist.

Ich komme zu Ihrer dritten Frage: Die Mehrzahl der Verkehrsleistungen im Regionalverkehr wird bereits heute auf der Strasse angeboten. Die Strassentransportunternehmungen sind also durchaus in der Lage, auch während der Winterzeit ein sicheres, ein fahrplangerechtes Angebot zu gewährleisten. Extremsituationen – Herr Danioth, Sie wissen es – sind natürlich nie ganz auszuschliessen. Sie betreffen aber normalerweise die Schiene und die Strasse gleichermaßen. Beim Gotthard muss allerdings besonders eingehend nach Lösungen zur Bewältigung der Stauproblematik gesucht werden. Wir kennen das Problem; wir wissen, dass wir hier nach besonderen Lösungen suchen müssen.

Ich beantworte Ihre vierte Frage: Gerade älteren Reisenden und Behinderten bietet die Buserschliessung insgesamt mehr Vor- als Nachteile. Ich darf aus eigener Erfahrung sagen, dass das Experiment der BLS zwischen Frutigen und Kandersteg dies gezeigt hat. Wir stellen fest, dass der Bus, nachdem die Bahnlinie nicht mehr am Berg oben vorbeifährt, wie das bei Ihnen zwischen Flüelen–Aldorf–Erstfeld–Silenen–Amsteg–Gurtellen–Wassen–Göschenen–Andermatt auch fast der Fall ist, diesen Service, diese Leistung auf der Strasse einfach besser erbringen kann. Das ganze Angebot ist kundenfreundlicher. Ein nachfragegerechtes Busangebot verkürzt für die Mehrzahl der Benutzer auch die Anmarschwege. Im weiteren sind Busse heute ebenso komfortabel ausgestattet wie Bahnfahrzeuge. Gerade älteren und behinderten Reisenden, Herr Danioth, fällt bis auf weiteres das Ein- und Aussteigen bei Bussen leichter.

Als besonders sicher erweist sich der Busbetrieb ferner hinsichtlich der leider zunehmenden Belästigungen gegenüber Reisenden in den Randzeiten. Ich habe diesbezüglich soeben im Nationalrat Fragen der Sicherheit bei der S-Bahn in Zürich beantworten müssen. Ich muss Ihnen sagen: Eine Fahrt im Bus gibt älteren Leuten mehr Sicherheit als die Fahrt in einem Zug, der vielleicht nur von einem Kondukteur begleitet ist.

Was die Gepäckaufgabe betrifft, stimmt es, dass die Umstellung auf den Busbetrieb tatsächlich umständlicher ist, obschon sich die SBB um Ersatz bemühen. Die Lösung ist noch

nicht ganz gefunden, aber wir glauben, dass man den heutigen Status quo verbessern kann.

Zur fünften Frage: Die Befürchtung, die getroffenen Massnahmen seien präjudizierend, sind unbegründet. Der Erfolg der Optimierungen wird nach einer gewissen Zeit überprüft und aufgrund der gesammelten Erfahrungen sind Verbesserungen oder grundsätzliche Änderungen anzubringen.

Zur sechsten Frage, den Zielen der Regional- und Berggebietsförderung: Kontraproduktive Auswirkungen der Optimierungsmassnahmen sind nicht zu befürchten, Herr Danioth. Es sei einmal mehr betont, dass der Optimierung das Ziel zugrunde liegt, mit weniger Kosten – der Bus ist bedeutend billiger – ein besseres Angebot zu erstellen. Dass der Optimierung auch eine psychologische Problematik innewohnt, verkennt der Bundesrat nicht. Die emotionale Verbundenheit mit der Bahn und die Ablehnung einer Umstellung auf Busbetrieb kann die Entwicklung einer Region tatsächlich negativ mitbeeinflussen. Darum kommt neben der Vorgabe, dass ein Busbetrieb die betroffene Region insgesamt besser erschliessen muss, der offenen Information sehr grosse Bedeutung zu. Als geeignetes Instrument für die Umsetzung dieser beiden Anforderungen steht die Schaffung regionaler Arbeitsgruppen im Vordergrund.

Der Bundesrat befürwortet darum eine rasche Verwirklichung dieser Institution. Die Initiative dafür ist je nach Sachlage vom Kanton, von der Region, den SBB oder einer konzessionierten Transportunternehmung zu ergreifen. Eine Umstellung kann bahnsseitig auch Arbeitsplätze kosten. Dieser Möglichkeit steht jedoch die Tatsache eines grösseren Arbeitsplatzangebotes bei der Strassentransportunternehmung gegenüber. Diese Möglichkeiten sind für die Region dann wertvoller, wenn die Bahnersatzleistungen von regionalen Unternehmungen angeboten werden. Die Region wird damit unabhängiger. Darüber hinaus liegt der Vorteil dieser regionalen Unternehmungen in der engen Verbundenheit mit der Region. Das sichert dieser eine bessere Mitsprache und ein gezielteres Eingehen auf die tatsächlichen Bedürfnisse und die tatsächlichen Probleme. Mit Bestimmtheit erwachsen einer Gegend Vorteile, wenn eine regionale und nicht eine nationale Unternehmung wie die SBB die Leistungen erbringt.

Damit komme ich zum Schluss.

1. Die ausschliesslich dem Huckepackverkehr dienenden Umstellungen werden rückgängig gemacht, sobald der Transitzkorridor verwirklicht ist und sobald – darf ich es sagen? – die Urner uns die Neat bauen lassen.
2. Die übrigen Umstellungen werden den Regionen ein besseres Angebot bringen.
3. Es werden keine Massnahmen eingeführt, die «Bahn 2000» und Alpentransit widersprechen.
4. Die SBB werden eng mit den Regionen zusammenarbeiten.
5. Die Informationsbedürfnisse der Regionen werden inskünftig rechtzeitig, besser und zweckmässig befriedigt werden können.

Danioth: Ich bin an und für sich von der sachlichen Antwort befriedigt, vor allem deshalb, weil ich weiss, dass unser Verkehrsminister diesen Problemen grosses Verständnis entgegenbringt; er kommt aus einer Bergregion und weiss, welchen Stellenwert Bahnverbindungen in diesen Gegenden einnehmen.

Ich möchte klar festhalten: Die Urner wollen nicht den Fünfer und das Weggli. Ich habe im Gegenteil oft den Eindruck, wir müssen den Fünfer bezahlen, und dann nimmt man uns das Weggli auch noch weg!

Nehmen Sie einmal den Huckepack-Verkehr. Wir sind damit einverstanden, ihn zu verwirklichen – absolut. Es darf aber nicht so weit gehen, dass Bahnleistungen – denn diese betreffen nicht nur internationale Züge, nicht nur durchfahrende Güter- und Huckepackzüge, sondern auch regionale Verbindungen – abgebaut werden. Ich gebe Ihnen recht, jede Transportart hat Vor- und Nachteile, und ich gebe auch zu, dass seit der Umstellung viele Verbesserungen eingetreten sind, zwar noch nicht alle. Zielsetzung muss sein, das qualitative Angebot gesamthaft zu verbessern. Ich bin dankbar, wenn Sie dieses Konzept ständig überprüfen, auswerten und anpassen. Ich

kann Sie versichern, dass die Behörden und die Bevölkerung Verständnis für diese Lösung haben. Es darf aber nicht immer so herauskommen, dass die Zeche von den betroffenen Gegenden bezahlt werden muss.

Präsident: Herr Danioth erklärt sich von der Antwort des Bundesrates als befriedigt.

90.909

Postulat Lauber
Verordnung zum Postverkehrsgesetz.
Höchstbeträge der Haftpflicht
Indemnités maximales en matière
de responsabilité

Wortlaut des Postulates vom 29. November 1990

Der Bundesrat wird ersucht, von der in Artikel 68 des Postverkehrsgesetzes eingeräumten Kompetenz Gebrauch zu machen und die in Artikel 235a der Verordnung (1) zum Postverkehrsgesetz aufgeführten Höchstbeträge der Haftpflicht angemessen zu erhöhen.

Texte du postulat du 29 novembre 1990

Le Conseil fédéral est prié de faire usage de la compétence qui lui est octroyée en vertu de l'article 68 de la loi sur le Service des postes et d'augmenter, de manière adéquate, les indemnités maximales en matière de responsabilité mentionnées à l'article 235a de l'ordonnance (1) relative à la loi sur le Service des postes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cavelty, Cottier, Danioth, Delalay, Küchler, Reichmuth, Schallberger, Schmid (8)

Lauber: Ich habe den Bundesrat in einem Postulat ersucht, von der im Postverkehrsgesetz eingeräumten Kompetenz Gebrauch zu machen und die in der Verordnung zu diesem Gesetz aufgeführten Höchstbeträge der Haftpflicht angemessen zu erhöhen.

In den Artikeln 51 bis 54 des Postverkehrsgesetzes sind unter anderem die Höchstbeträge der Haftpflicht der PTT-Betriebe für den Verlust einer eingeschriebenen Briefpostsendung, eines eingeschriebenen Paketes usw. aufgeführt. Nach Artikel 68 dieses Gesetzes kann der Bundesrat diese Höchstbeträge erhöhen. Der Bundesrat hat am 19. Oktober 1983 erstmals und auch letztmals von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht. Es hat sich gezeigt, dass die 1983 festgesetzten Höchstbeträge nicht mehr zeitgemäss sind. Zum Beispiel vergüten die PTT-Betriebe für den Verlust eines eingeschriebenen Paketes bis zum Gewicht von 5 kg höchstens 600 Franken. Weist das Paket einen höheren Wert auf, müssen die PTT-Kunden eine Zusatzversicherung abschliessen, da sie sonst zu Schaden kommen. Diese Prämien sind recht hoch. Für ein 1-kg-Paket im Wert von 1000 Franken beträgt die Prämie beispielsweise 9.50 Franken; für ein 1-kg-Paket im Wert von 5000 Franken beträgt sie 17.50 Franken.

In Unkenntnis der Dinge werden solche Zusatzversicherungen oft gar nicht abgeschlossen. Als bedeutender Dienstleistungsbetrieb unseres Landes tragen die PTT eine bestimmte Verantwortung; das ist ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit. In diesem Sinne wird der Bundesrat ersucht, diese Höchstbeträge angemessen zu erhöhen, sie zumindest dem heutigen Geldwert anzupassen.

Bundesrat Ogi: Der Postulant, Herr Lauber, wünscht, dass der Bundesrat die Höchstbeträge der Haftpflicht für Dienstleistungen im Postbereich erhöht.

Diese Höchstbeträge sind in der Verordnung 1 zum Postver-

kehrsgesetz festgelegt. Sie wurden zuletzt anlässlich der Tarifmassnahmen 1984 angepasst. Seither sind weitere Tarifierhöhungen bei der Paket- und bei der Briefpost erfolgt. Auch die Teuerung ist seit 1984 fortgeschritten. Deshalb besteht die Absicht, Herr Lauber, die Höchstbeträge für die Posthaftpflicht zu überprüfen und im Rahmen der Tarifmassnahmen 1992 anzupassen.

Der Bundesrat ist deshalb bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.929

Postulat Lauber
Erweiterung des Hauptstrassennetzes
Extension du réseau des routes
principales

Wortlaut des Postulates vom 10. Dezember 1990

Die Gebirgskantone haben nach wie vor gewaltige Strassenlasten zu verkräften. Grosse und vordringliche Investitionen zur Verbesserung der Sicherheit der Strassen in unsern Bergtälern durch den Bau von Galerien, Tunnels, Lawinen- und Steinschlagverbauungen sollten getätigt werden. Insbesondere leiden bedeutende Fremdenverkehrsorte und ganze Talschaften im Berggebiet unter völlig ungenügender Sicherheit ihrer Zufahrtsstrassen. Die Kantone sind alleine ausserstande, diese Aufgaben zu lösen. Es ist eine Aufgabe Kanton/Bund. Eine vernünftige Erweiterung des Hauptstrassennetzes bei gleichzeitiger Erhöhung der für den Bau von Hauptstrassen reservierten Mittel ist daher ein dringendes Anliegen.

Gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes können touristisch und regionalpolitisch bedeutsame Strassen ins Hauptstrassennetz aufgenommen werden.

Der Bundesrat wird hiermit ersucht, die dringend notwendige Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes so rasch wie möglich vorzunehmen.

Texte du postulat du 10 décembre 1990

Les cantons continuent de devoir supporter de très grosses charges routières. Il est urgent de consacrer d'importants investissements à l'amélioration de la sécurité routière dans nos vallées de montagne en construisant des galeries et des tunnels, et en procédant à des travaux de défense contre les avalanches et les chutes de pierres. En région de montagne notamment, la sécurité est tout à fait insuffisante sur les routes d'accès à d'importantes stations touristiques et à des vallées entières. Les cantons ne sont pas en mesure d'accomplir seuls cette tâche, c'est un devoir qui incombe tant à la Confédération qu'aux cantons. Une extension raisonnable des routes principales et l'augmentation simultanée des moyens destinés à la construction de telles routes constituent donc un besoin impératif.

Selon l'article 12 de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, des routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale peuvent être intégrées dans le réseau des routes principales.

Le Conseil fédéral est donc prié de procéder aussi vite que possible à l'extension du réseau national des routes principales, extension qui s'avère absolument indispensable.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cavelty, Danioth, Delalay, Flückiger, Gadiant, Jelmini, Küchler, Reichmuth, Schallberger (9)

Lauber: Am 10. Dezember des vergangenen Jahres habe ich zusammen mit neun Mitunterzeichnern den Bundesrat mit ei-

Interpellation Danioth Regionalverkehrskonzept SBB

Interpellation Danioth Intentions des CFF en matière de trafic régional

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.892
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1991 - 17:00
Date	
Data	
Seite	227-230
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 896