

Grüt, Abtransport zu abgelegenen, bestehenden Deponien: 30 Millionen Franken.

Es ist eine Tatsache – auch wenn Sie es nicht gerne hören, Frau Robert –, dass gemäss der Stellungnahme des Buwal für den Streckenabschnitt Mattstetten–Rothrist zusätzliche Forderungen für 700 Millionen Franken gestellt werden. Wir haben nichts dagegen, aber man muss bereit sein, nicht nur zu fordern, sondern auch die Konsequenzen zu akzeptieren.

Wenn wir auf einzelnen Strecken sechs und mehr Schnellzüge pro Stunde und Richtung anbieten müssen, werden die Kosten horrend ansteigen. Es braucht Infrastrukturanpassungen, es braucht Begradigungen. Ich kann Ihnen sagen, dass man beispielsweise 1985 für die Strecke Genf–Lausanne Kosten von 300 Millionen Franken vorgesehen hatte; in der Planung sind sie dann mit 1,1 Milliarden Franken erschienen. Auch für die Strecke zwischen Olten und Luzern wurde von 60 Millionen Franken gesprochen; in der Planung 1991 sprach man dann von 400 Millionen Franken. Das geht nicht, deshalb mussten wir in dieser Situation – auch aus Gründen der Verantwortung – einschreiten.

Wenn man Zusatzwünsche äussert und weitere Begehren stellt, wie das die grüne Fraktion immer wieder macht, sollten die Politiker auch offen dafür einstehen und Zusatzkredite verlangen und auch bewilligen, aber sie nicht einfach der «Bahn 2000» unterjubeln. Wenn man «Bahn 2000» über Forderungen in Sachen Umweltschutz zu einer Luxusvariante hochschrauben will, kann man das tun – aber man sollte dann nicht von Debakel, Fiasko und Verantwortungslosigkeit reden, sondern ehrlich und bereit sein, das auch zu bezahlen.

Man kann im Umweltbereich schon immer fordern, aber man darf danach nicht über die Explosion der Kosten jammern. Zusatzwünsche erfordern Zusatzkredite, zusätzliche Begehren sind getrennt vom Konzept «Bahn 2000» zu betrachten. Wir werden Ihnen genau präsentieren, was in der ursprünglichen Variante war und was zusätzlich verlangt worden ist. Sie können entscheiden, ob Sie das bezahlen wollen oder nicht.

Im übrigen darf ich Ihnen sagen, dass bis 1993 unter dem Titel «Bahn 2000» inklusive Planungskosten 317 Millionen Franken ausgegeben wurden. Weitere 177 Millionen Franken sind mit Verpflichtungen blockiert. Man kann nicht von einem Debakel reden.

Ich sage das bewusst zuhänden des Protokolls und der Geschichte. Die Kritik müsste später auch diejenigen treffen, die nur gefordert und sich keine Gedanken darüber gemacht haben, wie wir das alles schliesslich bezahlen wollen.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2000, aber ohne «Bahn 2000», lauten auf 13 Milliarden Personenkilometer. Heute haben wir bereits 12,4 Milliarden Personenkilometer erreicht. Wir brauchen aber eine weitere Steigerung. Wir müssen uns auch vorstellen, wie es auf unseren Strassen aussähe, wenn wir die Eisenbahn nicht hätten.

Es ist so, dass wir, Herr Wyss William, das Ganze etappieren können und dass wir die «Bahn 2000» auch für die Neat brauchen. Das habe ich hier bei der Neat-Debatte mehrmals gesagt.

«Häufiger», «rascher» und «besser» haben Sie gesagt, Frau Robert. Wir sind mit Ihnen einverstanden, aber wir sollten keine leeren Züge mehr haben. Schauen Sie einmal in den Randregionen, wie die Züge besetzt sind. Da werden Sie sich sicher auch gewisse Gedanken machen.

Wir bleiben standfest, Herr Columberg. Wir wollen die Probleme lösen, aber in dieser Situation und bei dieser finanziellen Lage sowie angesichts dieser Entwicklung mussten wir die SBB – übrigens im Einvernehmen mit Ihnen – dazu anhalten, das Konzept nochmals zu überarbeiten und aufzuzeigen, was sie für diese 5,4 Milliarden Franken, angepasst an die heutige Teuerung, offerieren können. Bevor man nun schimpft, bitte ich zu warten. Die SBB haben ihren Bericht auf Ende Juni in Aussicht gestellt. Wir werden Sie dann wieder über dieses grosse und für unser Land so wichtige Projekt orientieren.

Präsident: Herr Wyss William ist teilweise befriedigt. Frau Robert ist nicht befriedigt.

92.440

**Parlamentarische Initiative
(Bircher Silvio)
Fortsetzung der Verbilligung
des Halbp reisabonnementes**

**Initiative parlementaire
(Bircher Silvio)
Reconduction de la réduction
du prix de l'abonnement demi-tarif**

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 30. September 1992

Das Parlament erlässt einen Bundesbeschluss über die Weiterführung der Verbilligung des Halbp reisabonnementes gemäss Tarif 654 der Schweizer Transportunternehmungen. Der Verbilligungsbeitrag des Bundes unter dem noch bis Ende 1992 laufenden Bundesbeschluss betrug zuletzt 22 Millionen Franken jährlich. Der Bundesbeitrag soll eine Fortsetzung des heutigen, attraktiven Halbp reisabos zu einem für alle Alterskategorien einheitlichen Preis garantieren.

Texte de l'initiative du 30 septembre 1992

Le Parlement édicte un arrêté fédéral reconduisant la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif selon le tarif 654 des entreprises suisses de transport. Le montant versé par la Confédération pour réduire le prix de l'abonnement, selon l'arrêté fédéral en vigueur jusqu'à la fin 1992, s'élevait en dernier lieu à 22 millions de francs par année. La contribution de la Confédération doit permettre de maintenir l'abonnement demi-tarif, qui est actuellement attractif, à un prix avantageux pour toutes les classes d'âge.

Herr **Wanner** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 30. September 1992 reichte Nationalrat Silvio Bircher eine parlamentarische Initiative ein. Die Initiative wurde wie folgt begründet:

«Das ursprünglich bis zu 360 Franken teure Halbp reisabonnemente der SBB und weiterer öffentlicher Transportunternehmungen ist durch den Beschluss des Parlamentes 1986 zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und aus Umweltschutzgründen zu einem 100-Franken-Abo umgestaltet worden. Der Bundesbeschluss zu dieser Tarifierleichterung läuft Ende 1992 aus und beinhaltet entsprechende Zahlungen an die Verkehrsbetriebe. Bereits hat aber der Bundesrat im Zuge der Sparmassnahmen via Budget die entsprechenden Entschädigungen abgebaut. Prompt erfolgte nach einer ersten Erhöhung um 10 Franken auf den 1. Januar 1990 ein weiterer Preisanstieg des seinerzeitigen 100-Franken-Abos auf 125 Franken.

Gleichzeitig fand in zwei Schüben (je auf den 1. Mai 1991 und 1992) eine allgemeine Tarifierhöhung statt, die über der Teuerung liegt. Deshalb wäre es ein Fehler und würde es der erfolgreichen Grundidee von 1986 widersprechen, wenn zur scheinbaren Verbesserung der Ertragslage der Verkehrsbetriebe weitere markante Preisanstiege oder ein Rückfall in die Aufsplitterung des Preises nach Alterskategorien stattfinden würden.

Vor Einführung der Tarifierleichterungen waren in Bereichen, wo eine echte Wahl zwischen Bahn und Auto bestand, die Kosten beim Auto tiefer als bei der Bahn, besonders wenn mehr als eine Person im Auto sass. Hinzu kommt der Zeitvergleich. Erst mit dem Halbp reisabo wurde eine echte Konkurrenz ermöglicht. Entsprechend günstig reagierte der Markt. Zusammen mit den Fahrplanverbesserungen ab Sommer 1987 brachten die Tarifmassnahmen 22 Prozent mehr Personenkilometer im Binnverkehr und eine Erhöhung des Bahnanteils

um 6 Prozent. Die Tarifmassnahmen entwickelten sich zum besten Förderungsmittel für den öffentlichen Verkehr.

Jegliche Experimente mit dem heutigen Halbp reisabo würden die heute 2 Millionen Benützerinnen und Benützer nicht verstehen. Viel Goodwill würde zerstört, und entsprechende Reaktionen im Verkehrsverhalten wären die Folge. Vielmehr muss alles darangesetzt werden, das Abo auf alle öffentlichen Verkehrsbetriebe auszudehnen, um zu einem gesamtschweizerischen Tarifverbund zu gelangen.»

Erwägungen der Kommission

Die Kommission hörte am 5. Januar 1993 den Initianten an und liess sich vom Bundesamt für Verkehr über die Tarifverbilligungen orientieren.

Die Kommission ist der Ansicht, dass ein attraktives Halbp reisabonnem ent, wie es auf 1. Januar 1987 eingeführt wurde, nach wie vor verkehrspolitisch sinnvoll ist. In diesem Zusammenhang muss kurz die Vorgeschichte dargelegt werden: Während langer Zeit mussten die Bahnen in der Schweiz bei der Festlegung der Tarife im Personenverkehr keine Rücksicht auf die Kosten des privaten Motorfahrzeuges nehmen. 1960 gab es rund 500 000 Personenwagen in der Schweiz, die Wohnbevölkerung betrug 5,3 Millionen Menschen. Weit über 4 Millionen Leute hatten damals gar keine Wahl: Sie mussten die Bahn benützen, gleichgültig, wie hoch der Tarif war.

In den letzten dreissig Jahren hat sich dies stark verändert: Die Anschaffungs- und Betriebskosten für ein Auto sind viel weniger angestiegen als die Reallöhne. Die Zahl der Personenwagen hat sich vervielfacht. In einem grossen Teil der Fälle besteht heute – im Gegensatz zu früher – die Möglichkeit, das eigene Auto oder das öffentliche Verkehrsmittel zu benützen. Wenn ein Automobilist sich im Einzelfall überlegt, ob er sein Fahrzeug für eine bestimmte Fahrt benützen soll oder ein öffentliches Verkehrsmittel, rechnet er richtigerweise nicht mit den durchschnittlichen Gesamtkosten seines Autos pro Kilometer, sondern nur mit den Kosten, die zusätzlich infolge dieser Fahrt entstehen. Diese Kosten sind niedriger als der Preis von einem, zwei oder drei normalen Bahnbilletten.

Dazu kam die ungleiche Entwicklung der Reisezeiten. In den letzten 30 Jahren nahm der Zeitbedarf für eine Reise auf mittlere Distanz mit dem Auto wesentlich mehr ab als die Reisezeit bei Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das Resultat dieser beiden ungünstigen Entwicklungen führte zu einem viel stärkeren Anstieg des privaten Verkehrs verglichen mit dem öffentlichen Verkehr, und dies führte – zusammen mit anderen Faktoren – zu einer Luftverschmutzung, deren Ausmass 1983/84 in ihrer Tragweite erkannt wurde.

Im Rahmen der Massnahmen gegen die Luftverschmutzung einigten sich die in der Regierung vertretenen Parteien im Dezember 1985 auf ein Programm für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dieses verlangte unter anderem «eine wesentliche Vergünstigung der Jahres-Halbtax-Abonnem ente».

Mit Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 bewilligte das Parlament auf Antrag des Bundesrates einen Verpflichtungskredit von 520 Millionen Franken, mit dem während 6 Jahren verschiedene Tarife verbilligt werden können. Die wichtigsten Massnahmen im Bereich Personenverkehr waren folgende:

- Einführung eines Jahres-Halbp reisabonnem entes für 100 Franken anstelle von verschiedenen Halbp reisabonnem enten mit sehr unterschiedlichen Preisen je nach Alterskategorie. Ein «normales» Jahresabonnem ent kostete damals 360 Franken.

- Preisreduktion für Jahresstreckenabonnem ente.

Mit den günstigen Halbp reisabonnem enten wurde eine ähnliche Kostenstruktur wie beim Auto erreicht. Einerseits muss ein bestimmter Fixbetrag einmal jährlich aufgewendet werden, andererseits kostet die einzelne Fahrt nur noch die Hälfte. Wer einmal ein Abonnem ent hat, fährt im Einzelfall eher mit der Bahn, auch wenn ein Auto zur Verfügung steht.

Der Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr galt bis Ende 1992. Der Bundesrat hat keine Weiterführung beantragt. Ab 1993 werden vom Bund keine besonderen Vergütungen für die Verbilligung der Halbp reisabonnem ente mehr ausgerichtet. Nach Ansicht der Kommissionsmehrheit sollen die

SBB den Preis nach unternehmerischen Gesichtspunkten bestimmen. Dabei muss eine Optimierung angestrebt werden: Wenn der Preis des Abonnem ents zu hoch wird, gehen die Verkäufe und damit die Einnahmen aus dem Abonnem ent selbst zurück. 1992 wurden zwei Millionen Halbp reisabonnem ente verkauft, oft auch bei relativ wenigen Fahrten pro Jahr. Zudem würden generell die Frequenzen und damit die Auslastung der Züge zurückgehen, die Kosten der Bahn können aber nicht entsprechend reduziert werden. Ist das Halbp reisabonnem ent aber zu billig, entstehen Einnahm enausfälle, die der Bund übernehmen müsste.

Es wurde der Kommission zugesichert, dass die SBB aus kommerziellen Gründen die Halbp reisabonnem ente zu einem im Vergleich zu 1986 günstigen Tarif weiterführen werden, auch ohne Verbilligungsbeitrag des Bundes. Damit ist das Grundanliegen der Initiative teilweise erfüllt. Bei einer Annahme der Initiative müssten vom Parlament den SBB mit einem Bundesbeschluss genaue Vorschriften in bezug auf einzelne Tarife gemacht werden. Im Hinblick auf mögliche Empfehlungen der «groupe de réflexion betreffend die Zukunft der SBB», die soeben daran ist, ihre Arbeiten abzuschliessen, möchte die Kommissionsmehrheit den SBB in Tariffragen eine gewisse Freiheit lassen.

M. Wanner présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Le 30 septembre 1992, le Conseiller national Silvio Bircher a déposé une initiative parlementaire. L'initiative été motivée comme suit:

«Alors qu'il coûtait au départ jusqu'à 360 francs, l'abonnem ent demi-tarif des CFF et d'autres entreprises de transport public a passé à 100 francs, suite à l'arrêté du Parlement édicté en 1986 à des fins de promotion des transports publics et de protection de l'environnem ent. Cet arrêté fédéral sur les réductions tarifaires, qui prévoit le versement de compensations financières aux entreprises de transport, arrive à échéance à la fin de 1992. En outre, dans le cadre de ses mesures d'économie, le Conseil fédéral a déjà réduit ces compensations dans le budget. En conséquence, l'abonnem ent, qui était autrefois à 100 francs, a augmenté une première fois de 10 francs le 1er janvier 1990, avant de passer à 125 francs suite à une seconde hausse.

Parallèlement, deux hausses générales des tarifs, supérieures à l'inflation, ont eu lieu à un an d'intervalle, le 1er mai 1991 puis le 1er mai 1992. Aussi, vouloir prétendument améliorer la situation financière des entreprises de transport en augmentant massivement le prix de l'abonnem ent ou en réinstituant une différenciation de ce prix selon les classes d'âge, serait non seulement une erreur, mais irait encore à l'encontre de l'idée initiale de 1986 qui a remporté un franc succès.

Avant l'introduction des réductions tarifaires, la voiture revenait moins cher que le train, surtout à plusieurs, sur les trajets où il était possible de choisir, sans parler du facteur temps qui entrait aussi en ligne de compte. Ce n'est qu'avec l'abonnem ent demi-tarif que le train a pu véritablement concurrencer la voiture, attirant beaucoup de nouveaux usagers. Les mesures tarifaires, ainsi que les améliorations apportées depuis l'été 1987 au niveau des horaires, ont contribué à augmenter de 22 pour cent le nombre de kilomètres parcourus par personne sur le réseau ferroviaire national, et de 6 pour cent la part des usagers du rail, devenant ainsi le meilleur moyen de promouvoir les transports publics.

Les 2 millions d'usagers ne comprendraient pas un remaniem ent du système de l'abonnem ent demi-tarif, remaniem ent qui saperait leur bonne volonté et provoquerait immanquablement un changement dans le choix de leur moyen de transport. Il faut au contraire tout mettre en oeuvre pour inclure toutes les entreprises de transports publics dans ce système d'abonnem ent afin de créer une communauté tarifaire pour l'ensemble de la Suisse.»

Considérations de la commission

La commission a entendu l'auteur de l'initiative, le 5 janvier 1993 et s'est fait informer, par l'Office fédéral des transports, sur les réductions tarifaires.

La commission est d'avis qu'un abonnement demi-tarif attractif, comme il a été introduit le 1er janvier 1987, a sa raison d'être. Il y a à ce propos lieu de rappeler brièvement les antécédents de cette politique tarifaire: en Suisse, lorsqu'il s'agissait de fixer les tarifs, les chemins de fer n'ont, durant très longtemps, pas eu à prendre en considération les coûts de transport des véhicules à moteur privés. En 1960, la Suisse comptait près de 500 000 automobiles pour une population de 5,3 millions d'habitants. Plus de 4 millions de personnes n'avaient alors pas le choix: elles devaient utiliser le train quels que soient les tarifs.

Au cours des trente dernières années, cette situation a considérablement changé: les coûts d'acquisition et d'exploitation d'une automobile ont nettement moins augmenté que les salaires réels. Le nombre des véhicules à moteur s'est multiplié. Dans la plupart des cas, il est aujourd'hui possible – au contraire du passé – d'utiliser l'automobile privée ou les transports publics. Lorsqu'un automobiliste se demande de cas en cas si pour parcourir un trajet donné il utilisera son véhicule ou un moyen de transport public, il ne prend, à juste titre, pas en considération les coûts globaux de son automobile par kilomètre, mais uniquement les coûts supplémentaires consécutifs au déplacement en question. Or, ces frais sont plus bas que le prix d'un, de deux ou de trois billets de train ordinaires. De surcroît, il faut compter avec l'évolution inégale des temps de parcours. Au cours des trente dernières années, le temps nécessaire pour effectuer un déplacement de distance moyenne en automobile a considérablement diminué en comparaison du temps de parcours nécessaire pour franchir la même distance avec les transports publics. Ces deux évolutions défavorables ont eu pour résultat un accroissement du trafic privé beaucoup plus important que celui des moyens de transports publics, ce qui a provoqué – avec le concours d'autres facteurs – une pollution atmosphérique dont l'étendue a été reconnue en 1983/84.

Dans le cadre des mesures contre la pollution atmosphérique les partis gouvernementaux se sont mis d'accord en décembre 1985 sur un programme d'encouragement des transports publics par lequel on demandait entre autres choses une «réduction considérable des abonnements annuels demi-tarif».

Par un arrêté fédéral du 1er octobre 1986, le Parlement a, sur demande du Conseil fédéral, consenti un crédit d'engagement de 520 millions de francs destiné à diverses réductions tarifaires pour une durée de six ans. Les mesures les plus importantes prises en matière de trafic voyageurs furent les suivantes:

- introduction d'un abonnement annuel demi-tarif au prix de 100 francs au lieu de divers abonnements demi-tarif à des prix très différents selon les catégories d'âge. A l'époque, un abonnement ordinaire coûtait 360 francs;
- des réductions de prix sur les abonnements de parcours annuels.

Grâce aux abonnements demi-tarif, on est parvenu à une structure des coûts comparable à ceux de l'automobile. D'une part, un montant fixe déterminé doit être versé une fois par année, d'autre part, le parcours unique ne coûte plus que la moitié de son prix. Une fois un abonnement acquis, les déplacements uniques sont plutôt effectués par le train, même si l'on dispose d'une automobile.

L'arrêté fédéral du 1er octobre 1986 sur le financement de réductions de tarif, a été en vigueur jusqu'à fin 1992. Le Conseil fédéral n'a pas proposé de le reconduire.

Dès 1993, la Confédération ne versera aucune indemnisation particulière au titre de l'abonnement demi-tarif. La majorité de la commission est de l'avis que les CFF doivent en fixer le prix selon les critères applicables aux entreprises. Il y a en l'occurrence lieu de rechercher une optimisation: si le prix de l'abonnement augmente trop, les ventes et par conséquent les recettes de la vente de ces mêmes abonnements diminueront. En 1992, 2 millions d'abonnements demi-tarif ont été vendus, qui n'ont souvent servi à parcourir que relativement

peu de trajets. En outre, les fréquences des trains en général et, ce faisant, leur capacité diminueraient, alors que les coûts de ces mêmes trains ne pourraient être réduits dans la même mesure. En revanche, si le prix de l'abonnement est trop bas, les rentrées diminuent et c'est à la Confédération d'assumer ces pertes.

On a assuré la commission que, pour des raisons commerciales, les CFF continueraient de vendre des abonnements demi-tarif à un prix avantageux par rapport à 1986 et ce, également sans contribution de la Confédération au titre de réduction. Par conséquent, la requête de base de l'initiative est ainsi partiellement satisfaite. En cas d'adoption de l'initiative, le Parlement devrait imposer aux CFF, par la voie d'un arrêté fédéral, des prescriptions précises en matière de tarifs pris isolément. En considération de recommandations vraisemblables du «Groupe de réflexion – livre vert sur l'avenir des CFF», qui s'apprête à achever ses travaux, la majorité de la commission souhaite laisser aux CFF une certaine liberté en matière de tarifs.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 11 zu 10 Stimmen:

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Herczog, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Etique, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Der Initiative Folge geben

Eventualantrag Baumberger

(falls der Initiative Folge gegeben wird)

Im Rahmen des Bundesbeschlusses über die Weiterführung der Verbilligung sei eine Preisdifferenzierung zwischen Halbp reisabonnements 1. und 2. Klasse vorzusehen.

Schriftliche Begründung

Sofern das Parlament zum Schlusse kommt, dass der Preis von Fr. 150.– für ein Halbp reisabonnement dieses nicht mehr als ausreichend attraktiv erscheinen lässt, könnte dieser Schluss nur für die Benützer der 2. Klasse gelten. Für die Bahnbenützer 1. Klasse sind auch Fr. 150.– nach wie vor äusserst attraktiv. Eine Preisdifferenzierung (wie sie beispielsweise auch in Deutschland besteht) wäre ohnehin angemessen.

Proposition de la commission

La commission propose, par 11 voix contre 10:

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Herczog, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Etique, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Vollmer, Zwygart)

Donner suite à l'initiative

Proposition subsidiaire Baumberger

(s'il est donné suite à l'initiative)

Dans le cadre de l'arrêté fédéral sur la poursuite des réductions tarifaires, il s'agira de différencier le prix des abonnements demi-tarif 1ère et 2ème classe.

Bircher Silvio: Die parlamentarische Initiative nimmt zur Fortsetzung der Verbilligung des Halbp reisabonnements und ganz grundsätzlich über den Tag hinaus zur Frage Stellung, ob wir uns im Parlament ganz aus der Tarifpolitik zurückziehen und uns nicht mehr äussern sollen oder ob wir – wie es das Parlament Mitte der achtziger Jahre gemacht hat – strategisch mitreden wollen, wenn es um solche Weichenstellungen geht. Sie wissen ja alle, dass die Tarifgestaltung einen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat. Sie können den Modal split zwischen Strasse und Schiene entscheidend beeinflussen, je nachdem, ob Sie günstigere oder teurere Tarife anbieten. Selbstredend ist dann auch sofort ein Zusammenhang mit anderen Politikbereichen gegeben, wie mit dem Umweltschutz und der Luftreinhaltung, der Raumplanung, mit volkswirtschaftlichen Aspekten, ja sogar mit Fragen der Sicherheitspolitik. Vieles hängt davon ab, wie die Bahnen den öffentlichen Verkehr tarifmässig anbieten.

Man kann im Rückblick sagen, dass die vom Bund geführte und initiierte Tarifpolitik bei den Bahnen den negativen Trend der siebziger Jahre gebrochen hat. Wir haben seit der Einführung des Halbp reisabonnements 22 Prozent Mehrverkehr auf der Schiene. «Die Tarifmassnahmen von 1986» – das ist ein «NZZ»-Zitat – «haben sich zum besten Förderungsmittel für den öffentlichen Verkehr entwickelt.»

Man kann sich jetzt natürlich zu Recht die Frage stellen, was das kostet und was das den Bund bisher gekostet hat. Da müssen wir einfach auch von den Gesamtrationen ausgehen. Wir haben heute Kosten von über 2 Milliarden Franken, die für die Bahnen vom Bund übernommen werden. Von diesen Kosten entfallen etwa 1 bis 2 Prozent auf Tarifverbilligungsmassnahmen. Von der Kostenseite her gesehen, sind diese Tarifverbilligungsmassnahmen somit nicht relevant.

Für die Betriebskosten der Bahnen können wir auch sagen: Die Fixkosten sind an sich gegeben, und je mehr Leute man auf das bestehende Schienenangebot kriegt, desto besser ist die Auslastung, und desto höher wird auch der Mehrertrag.

Nun in die Gegenwart: Wir hatten in den letzten zwei, drei Jahren sehr grosse Tarifsprünge zu verzeichnen und beim Halbp reisabonnement eine Erhöhung von 100 auf 150 Franken, von 1987 bis heute also eine Erhöhung um 50 Prozent, wenn die letzte Tarifierhöhung realisiert werden sollte. Das ist der Grund für diese parlamentarische Initiative.

Ich bin der Meinung – und mit mir eine knappe Minderheit der Kommission; in der Kommission wurde der Initiative mit 11 zu 10 Stimmen keine Folge gegeben –, dass sich das Parlament wie Mitte der achtziger Jahre, 1986, als wir uns für diesen Tarifbeschluss ausgesprochen haben, wiederum mit den Tarifen, mit der langfristigen Ausrichtung der Tarife bei den Bahnen insgesamt, befassen sollte. Es geht um eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrspolitik. Wir können nicht nur über die Investitionen sprechen, wir müssen auch über den wichtigen Bereich der Tarife im Bild sein und die entsprechenden Signale setzen.

Wenn Sie der parlamentarischen Initiative Folge geben, haben Sie überhaupt zu keinem Preis Stellung genommen, sondern Sie haben sich im Grundsatz dafür ausgesprochen, dass sich das Parlament wieder – wie das 1986 der Fall war – grundsätzlich der Frage annimmt, wie die Tarife langfristig auszurichten sind. Meiner Meinung nach sollten wir das tun.

Ich bitte Sie deshalb, der Initiative Folge zu geben, damit die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einen konkreten Vorschlag für einen neuen Bundesbeschluss vorlegen kann.

Präsident: Der Antrag Baumberger ist zurückgezogen worden; er wird direkt in die Kommission eingebracht.

Abstimmung – Vote

| | |
|--|------------|
| Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben) | 49 Stimmen |
| Für den Antrag der Minderheit (Folge geben) | 36 Stimmen |

89.243

Parlamentarische Initiative (PUK 89.006) Geschäftsprüfungskommission. Bildung einer Delegation Initiative parlementaire (CEP 89.006) Commission de gestion. Constitution d'une délégation

Differenzen – Divergences

Zusatzbericht der Kommission vom 21. November 1991

(BBl 1992 VI 487)

Rapport complémentaire de la commission du 21 novembre 1991
(FF 1992 VI 447)

Stellungnahme des Bundesrates vom 23. Dezember 1992

(BBl 1993 I 165)

Avis du Conseil fédéral du 23 décembre 1992

(FF 1993 I 145)

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1827 – Voir année 1991, page 1827

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

B. Rechte der Geschäftsprüfungskommissionen B. Droits des Commissions de gestion

Frau Zölch, Berichterstatterin: Dieses Geschäft hat eine sehr lange Vorgeschichte, die ich nur gekürzt wiedergeben will.

Die PUK EJPD hatte mit einer parlamentarischen Initiative beantragt, eine Delegation der GPK zu schaffen, die spezielle Verfahrensrechte besitzt. Dieses Anliegen haben wir unterdessen verwirklicht. Das Geschäftsverkehrsgesetz ist ergänzt worden, und die GPK-Delegation besteht.

Während der Gesetzgebungsarbeiten brachte die GPK des Nationalrates in unserer Kommission zusätzlich Anträge ein, um die Informations- und Verfahrensrechte der GPK selber zu verbessern. Die Kommission und – am 19. September 1991 – auch unser Rat stimmten den entsprechenden Änderungen der Artikel 47ter und 47quater des Geschäftsverkehrsgesetzes zu.

Der Bundesrat konnte sich insbesondere mit der Änderung von Artikel 47quater Absatz 2 nicht befreunden. Dort geht es um die Frage, in welchen Fällen der Bundesrat die Herausgabe von Akten verweigern kann. Nachdem der Ständerat die Vorlage zweigeteilt hatte und auf den Beschluss B nicht eingetreten war, beschloss der Nationalrat einzutreten und den Beschluss B an die Kommission zurückzuweisen, damit vom Bundesrat eine schriftliche Stellungnahme eingeholt werden könne.

Diese Stellungnahme zum Zusatzbericht der Kommission vom 21. November 1991 ist im April 1992 eingetroffen, dann aber als provisorisch bezeichnet worden. An der Kommissionssitzung vom 6. Mai 1992 beschloss die Kommission, an den bisherigen Beschlüssen des Nationalrates festzuhalten. Am 2. Oktober 1992 fand eine Aussprache zwischen den GPK und dem Bundesrat über die Informationsrechte der GPK und die Definition des O b e r a u f s i c h t s r e c h t s statt. Offensichtlich näherten sich die Standpunkte einander an. Der Bundesrat unterbreitete dann am 23. Dezember 1992 seine definitive Stellungnahme zum Zusatzbericht unserer Kommission. Er verzichtet danach darauf, den Begriff «Oberaufsicht» im Geschäftsverkehrsgesetz festzuschreiben, erwartet aber vom Parlament, dass es dafür auf eine Änderung des Absatzes 2 von Artikel 47quater verzichtet.

Diesem Anliegen hat die Kommission an ihrer Sitzung vom 10. März 1993 mit 8 zu 7 Stimmen bei einer Enthaltung entsprochen. Sie ist mehrheitlich zur Auffassung gelangt, dass der geltende Text des Absatzes 2 von Artikel 47quater offener formuliert sei und dass es ohnehin darum gehe, dass zwi-

Parlamentarische Initiative (Bircher Silvio) Fortsetzung der Verbilligung des Halbp reisabonnementes

Initiative parlementaire (Bircher Silvio) Reconduction de la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1993 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | I |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 13 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 92.440 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 17.03.1993 - 15:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 462-465 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 022 391 |

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.