

3. Für die Bahnbetriebsdisponenten und Bahnbetriebssekretäre wird eine abgeschlossene oberste Volksschulstufe verlangt. In Ausnahmefällen können auch Absolventen mit ähnlicher Ausbildung zur Eignungsuntersuchung zugelassen werden.

Die Generaldirektion der SBB wurde beauftragt, den Ausschluss von Primarschülerinnen und Primarschülern von der Eintrittsprüfung aufgrund obiger Bedingungen und im Sinne einer offenen Bildungspolitik neu zu beurteilen. Sie hat denn auch im Juni 1994 reagiert, indem sie die Kreisdirektion I in Lausanne angewiesen hat, ab der Rekrutierungsperiode 1995 in gut begründeten Ausnahmefällen auch Kandidaten mit Primarschule und einer Zusatzausbildung zur Eignungsuntersuchung zuzulassen. Die betroffenen Schulen werden durch die Kreisdirektion über diesen Entscheid informiert.

Die Fragen 4 und 5 wurden unter Punkt 3 beantwortet; sie sind durch diese Antwort gegenstandslos geworden.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: satisfait

94.3288

Interpellation Zwygart

General- bzw. Halbtaxabonnements. Zuschläge

Abonnement général et abonnement demi-tarif. Suppléments

Wortlaut der Interpellation vom 17. Juni 1994

Ich stelle dem Bundesrat nachstehende Fragen:

1. Teilt er die Ansicht, dass ein Halbtaxabonnements, mit dem zum Beispiel im ZVV mehr als die Hälfte des üblichen Fahrpreises zu bezahlen ist, kein Halbtaxabonnements mehr ist?
2. Was gedenkt der Bundesrat zu tun, um weiteren Vernachlässigungen gesamtschweizerischer Interessen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs entgegenzutreten?
3. Ist der Bundesrat bereit, in Zusammenarbeit mit den SBB die nationalen Anliegen beim ZVV durchzusetzen und so eine tatsächliche Wiederbelebung des Halbtaxabonnements einzuleiten?
4. Welche Möglichkeiten kommen für den Bundesrat in Frage, um das Generalabonnements wieder zu einem tatsächlich «generell wirkenden Abonnements» zu machen (z. B. Abschaffung der «Strafgebühr» von 5 Franken für GA-Inhaber oder eventuell Einführung eines Spezial-GA unter Einschluss der PTT-Bergstrecken)?

Texte de l'interpellation du 17 juin 1994

Je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Est-il aussi d'avis qu'un abonnements demi-tarif dont le titulaire doit payer plus de la moitié du prix normal d'un billet – ce qui est notamment le cas dans la communauté de transport zurichoise (ZVV) – n'est plus un abonnements demi-tarif?
2. Que compte-t-il entreprendre pour freiner une évolution contraire aux intérêts de la population suisse dans le domaine des transports publics?
3. Est-il prêt, en collaboration avec les CFF, à influencer sur la communauté de transport zurichoise pour qu'elle respecte les intérêts nationaux, ce qui entraînerait une véritable relance de l'abonnements demi-tarif?
4. Comment pourrait-il faire en sorte que l'abonnements général redevienne un abonnements valable dans toute la Suisse (notamment en supprimant «l'amende» de 5 francs infligée aux titulaires de l'abonnements général ou en créant un abonnements général spécial incluant les lignes de montagne des PTT)?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguelin, Daepf, Dünki, Graber, Grendelmeier, Jaeger, Maeder, Meier Samuel, Schmied Walter, Sieber, Wanner, Weder Hansjürg (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Seit geraumer Zeit müssen Inhaber eines Generalabonnements (GA) auf ausgewählten Bergstrecken von Autobuslinien der PTT einen Zuschlag von 5 Franken bezahlen. Damit erfährt das GA, für das von den SBB intensiv geworben wird, eine erhebliche Komforteinbusse, weil der Vorteil eines GA ja gerade darin besteht, dass der Geldbeutel vor Antritt einer Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr in die Hand genommen werden muss.

Die Einführung der S-Bahn im Kanton Zürich (Zürcher Verkehrsverbund, ZVV) hat eine deutliche Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr gebracht. Gleichzeitig hat das beliebte Halbtaxabonnements eine starke Aushöhung seines Wertes erfahren. Fahrten im Verbundgebiet mit einem Halbtaxabonnements erfolgen leider nicht mehr zum tatsächlich halben Preis.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 24. August 1994

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 24 août 1994*

Das Halbtaxabonnements, die günstige Einstiegskarte in den öffentlichen Verkehr, bestimmt gegenwärtig die Preis- und Marketingpolitik der SBB, des Postautodienstes sowie der konzessionierten Transportunternehmen. Die Bezugsweise auch die Benützungbedingungen werden von den am Halbtaxabonnements beteiligten Transportunternehmen gemeinsam festgelegt. Die Beteiligung am Halbtaxabonnements liegt im Ermessen jeder einzelnen Transportunternehmung. Das Fahrausweisangebot richtet sich nach den Marktbedürfnissen.

Bis Ende 1986 musste zum Generalabonnements und zu den Tageskarten zum Halbtaxabonnements auf den PTT-Strecken noch ein Billett zum halben Preis gekauft werden. Seit 1987 berechneten diese beiden Fahrausweise nunmehr zur freien Fahrt auf allen Postautolinien. Der Postautodienst fährt auf den rund 20 touristischen Linien jährlich ein Defizit von rund 3 Millionen Franken ein. Da der Betrieb solcher Linien nicht unter die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben fällt, sollte dieser kostendeckend sein. Um kurzfristig eine Verbesserung der Einnahmen auf den Alpenlinien zu erzielen, ist im Moment der Zuschlag die einzige Möglichkeit näher an das Ziel zu gelangen. Eine massive Erhöhung der Fahrpreise und die gleichzeitige Rücknahme des Kursangebotes auf den traditionsreichen PTT-Bergstrecken wären eine andere Lösung, die jedoch dem Touristikland Schweiz nicht dienen würde.

1.–3. Die Tarifbestimmungen räumen den Transportunternehmen die Möglichkeit ein, für kurze Strecken einen unteilbaren Mindestpreis festzusetzen. Die SBB sowie die meisten Konzessionierten Transportunternehmen machen bei den allgemein gebräuchlichen Fahrausweisen von dieser Ausnahmebestimmung nicht Gebrauch. Es besteht keine Absicht, die Ausnahme zur Regel werden zu lassen. Im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wie auch in anderen Tarifverbunden sind die Voraussetzungen für die Anerkennung des Halbtaxabonnements etwas anders gelagert. Im innerstädtischen und im anschliessenden Agglomerationsbereich überwiegen die Fahrten auf Kurzstrecken. Eine zusätzliche Verbilligung durch die vollständige Anerkennung des Halbtaxabonnements ist in diesem Bereich mit bereits günstigen Fahrpreisen nicht erwünscht, denn sie hätte einen gegenüber heute spürbar höheren Grundpreis zur Folge.

Gestützt auf Artikel 14 des Transportgesetzes und im Rahmen des Übereinkommens über die Organisation der Zusammenarbeit der am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmen suchen die Anbieter im öffentlichen Verkehr jeweils Lösungen, die die vielfältigen Interessen der Unternehmungen wahrnehmen und zugleich auf die Anforderungen des Marktes abgestimmt sind.

4. Der Zuschlag von 5 Franken, welchen die PTT auf ihren touristischen Linien seit dem Fahrplanwechsel 1993 erheben, ist

ungeachtet des Fahrausweises von jedem Reisenden, der ein Linienteilstück ohne Erschliessungsfunktion für Wohn- und Arbeitsplätze befährt, zu bezahlen. Nachdem auf den fraglichen Linien vorwiegend Fahrten ausgeführt werden, die in den Freizeitbereich fallen, finden die am Generalabonnement beteiligten Transportunternehmungen eine Änderung in der Fahrausweiskonzeption zurzeit schwerlich angezeigt.

Für den Bundesrat besteht deshalb kein Anlass, von den Transportunternehmungen Anpassungen bei den Fahrausweisen zu verlangen.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

93.3453

Interpellation Rechsteiner

«Bahn 2000»

und Rheintallinie der SBB

«Rail 2000»

et ligne CFF de la vallée du Rhin

Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1993

Im Rahmen des in einer Volksabstimmung bestätigten Projektes «Bahn 2000» sind für die Strecke St. Gallen–Sargans die Einführung des Stundentaktes und als Voraussetzung dafür verschiedene Ausbauten (Doppelspur St. Fiden–Mörschwil, Doppelspurinsel im Rheintal) versprochen worden. Ein per Ende Juni 1993 erstatteter Bericht der Generaldirektion SBB schlägt nun vor, weder das eine (Ausbauvorhaben) noch das andere (Stundentakt) zu realisieren (und dies, obschon beispielsweise Bundesrat Ogi die rasche Verwirklichung dieser der Ostschweiz seit langem versprochenen Vorhaben im August 1990 vor der Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg in Sevelen noch einmal ausdrücklich bestätigt hatte).

Dies kann nicht hingenommen werden.

Ich frage den Bundesrat:

1. Teilt er die Auffassung, dass die für die Einführung des Stundentaktes im St. Galler Rheintal erforderlichen Ausbauten auf Doppelspur, wie im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» versprochen, realisiert werden müssen?
2. Anerkennt der Bundesrat die Bedeutung dieser Ausbauvorhaben für die Ostschweiz, aber auch für den überregionalen öffentlichen Verkehr? Inwiefern?
3. Der Vorsteher des EVED formulierte als ausdrückliche Vorgabe für den Bericht der Generaldirektion SBB (richtigerweise), dass die Westschweiz nicht benachteiligt werden dürfe. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass andererseits auch die im Bericht faktisch nun vorgeschlagene Benachteiligung der Ostschweiz nicht zugänglich ist?
4. Was hat der Bau des Nationalstrassenstückes St. Gallen–Sargans bis heute gekostet? Welcher Betrag war dafür bei der Beschlussfassung vorgesehen? Welche Kosten verursacht demgegenüber der versprochene Ausbau auf Doppelspur im St. Galler Rheintal zwischen Mörschwil und St. Gallen? Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass der Ausbau der (überregionalen) Verkehrsinfrastruktur im St. Galler Rheintal in den vergangenen Jahrzehnten einseitig zugunsten des privaten Motorfahrzeugverkehrs erfolgt ist – mit den entsprechenden Folgen – und dass eine Korrektur bei den veralteten Anlagen der SBB überfällig ist?
5. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass eine allfällige Redimensionierung des Projektes «Bahn 2000» wieder durch die eidgenössischen Räte beschlossen werden müsste?
6. Im übrigen: Welche Ausbauten und Verbesserungen sind in den nächsten Jahren für den Knoten bzw. den Bahnhof St. Gallen vorgesehen?

Texte de l'interpellation du 4 octobre 1993

Dans le cadre du projet «Rail 2000» approuvé lors d'une votation populaire, on avait promis d'instaurer la cadence horaire sur la ligne de Saint-Gall à Sargans et de procéder à divers aménagements (doublement de la voie sur le tronçon St. Fiden–Mörschwil, îlot à double voie dans la vallée du Rhin) sans lesquels cette promesse ne pourrait être tenue. Dans un rapport présenté à la fin de juin 1993 pourtant, la Direction générale des CFF propose de renoncer aussi bien aux aménagements qu'à la cadence horaire, en dépit du fait que, par exemple, le conseiller fédéral Ogi ait expressément renouvelé à Sevelen, en août 1990, devant le groupe de travail de la vallée du Rhin et de Werdenberg (Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg) que ces mesures promises depuis longtemps à la Suisse orientale seraient réalisées rapidement.

On ne saurait accepter la proposition de la Direction générale des CFF.

Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il aussi d'avis que l'aménagement de la double voie nécessaire à l'instauration de la cadence horaire sur la ligne de la vallée saint-galloise du Rhin, doit être réalisé comme on l'avait promis dans le cadre du projet «Rail 2000»?
2. Reconnaît-il l'importance de ces travaux d'aménagement pour la Suisse orientale, ainsi que pour les transports publics sur le plan suprarégional? Jusqu'à quel point?
3. Le chef du DFTCE a déclaré expressément (et à juste titre) en préalable au rapport de la Direction générale des CFF, que la Suisse occidentale ne doit pas être défavorisée. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis qu'il n'est pas admissible non plus de désavantager la Suisse orientale comme cela est pratiquement proposé dans le rapport?
4. Quel a été jusqu'à présent le coût de la construction du tronçon de route nationale Saint-Gall–Sargans? Quel était le montant prévu à ce titre lorsque la décision de construire l'ouvrage a été prise? Quel serait d'autre part le coût du doublement promis de la ligne desservant la vallée saint-galloise du Rhin et du tronçon reliant Mörschwil à Saint-Gall? Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que l'aménagement des communications (suprarégionales) de la vallée saint-galloise du Rhin a favorisé unilatéralement, au cours des décennies passées, le trafic des véhicules motorisés privés – ce qui a eu les conséquences qu'il fallait en attendre – et qu'il est urgent de corriger cet état de choses en rénovant les installations vétustes des CFF?
5. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis qu'un éventuel redimensionnement du projet «Rail 2000» devrait faire l'objet d'une nouvelle décision du Parlement?
6. Au surplus: Quels aménagements et améliorations a-t-on prévu d'apporter ces prochaines années au noeud ferroviaire que constitue la gare de Saint-Gall?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bundi, Caspar-Hutter, Hammerle, Hollenstein, Jaeger, Maeder (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. September 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 septembre 1994

1. Im Botschaftskonzept «Bahn 2000» waren zwischen St. Gallen und Sargans stündlich je ein Schnellzug und ein Regionalzug eingeplant. Die Strecke St. Gallen–Sargans sollte hierzu teilweise auf Doppelspur ausgebaut werden, ohne dass die Lage und Länge der einzelnen Doppelspurabschnitte definiert wurde.

Aktuelle Verkehrsprognosen zeigen, dass dieses Angebot weit über der künftig erzielbaren Nachfrage liegt. 1992 überstieg der Beitrag des Bundes für die Regionalzüge St. Gallen–Chur die zurechenbaren Erlöse um fast das Doppelte. Für jeden Franken, den ein SBB-Fahrgast für einen Regionalzug be-

Interpellation Zwygart General- bzw. Halbtaxabonnement. Zuschläge

Interpellation Zwygart Abonnement général et abonnement demi-tarif. Suppléments

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3288
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1931-1932
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 602

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.