

ne surtout pas compliquer et entraver ces nouvelles discussions sur les transports publics par un nouvel article constitutionnel demandé par M. Bundi. Celui-ci occasionnerait des frais considérables, retarderait les bonnes décisions politiques et engagerait un débat sans fin et inutile.

Par conséquent, avec les dix membres les plus clairvoyants de la Commission des transports et des télécommunications, je vous invite vivement à ne pas donner suite à l'initiative parlementaire Bundi.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich glaube, in einem Punkt sind wir uns einig: Wir brauchen Schiene und Strasse, um unseren Verkehr bewältigen zu können. Heute haben Sie aber über eine parlamentarische Initiative von Herrn Bundi abzustimmen, der verlangt, dass die Verkehrsträger im Rahmen des Verursacherprinzips sämtliche von ihnen verursachten Kosten, inklusive die externen Kosten, decken. Darüber haben Sie abzustimmen und über gar nichts anderes, nicht über einen Gegenvorschlag oder über irgendwelche anderen Ideen, die da aufkommen, sondern genau über diesen Text. Wenn Sie die Forderung von Herrn Bundi erfüllen, dann machen Sie wahrscheinlich etwas, was Herr Bundi selber gar nicht möchte: Sie versetzen dem öffentlichen Verkehr den Todesstoss. Er will, dass jeder Verkehrsträger respektive seine Benutzer sämtliche Kosten tragen, d. h. sämtliche Wegekosten und auch sämtliche externen Kosten.

Aus dem schon oft zitierten Bericht «Grundlagen zur Kostenwahrheit im Verkehr» der Expertengruppe des EVED geht hervor, dass die externen Strassenkosten 1,8 Milliarden Franken betragen sollen, diejenigen der Schiene jedoch 3,2 Milliarden Franken. Professor Jeanrenaud hat in seiner Schlussfolgerung ganz klar festgehalten: «Wie die Deckungsgrade zeigen, ist man dem Prinzip der Kostenwahrheit beim Strassenverkehr näher als beim Schienenverkehr und beim Privatverkehr näher als beim öffentlichen Verkehr.» Nun, man könnte zwar den Treibstoffzoll um einige weitere Rappen anheben, um diese 1,8 Milliarden Franken externe Kosten der Strasse auch noch zu bezahlen; wenn man aber das gleiche bei der Schiene tun würde, wenn man den gleichen Massstab bei der Schiene anlegen würde, dann müsste man die Tarife des öffentlichen Verkehrs in einem Masse anheben, dass dieser Schienenverkehr und der öffentliche Verkehr von niemandem mehr benutzt würden. Das wollen wir doch nicht.

Die parlamentarische Initiative – wörtlich genommen, und wir haben sie wörtlich zu nehmen – wäre für die Schiene ruinös. Ich persönlich bin der Meinung, man würde diese unfruchtbare Diskussion besser aufgeben, die Finanzierung der Strasse so belassen, wie sie ist, und für die Schiene eine Lösung suchen, wie sie bereits skizziert worden ist, indem man nämlich für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einen Fonds gründen würde, der separat zu speisen ist und der die finanziellen Aufwendungen des öffentlichen Verkehrs übernehmen könnte. So weiterzufahren, das bringt nichts.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal
(Ref.: 1304)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bischof, Borel François, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Bundi, Carobbio, Danuser, de Dardel, Deiss, Diener, Dormann, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Fankhauser, Fasel, von Felten, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Hubacher, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Marti Werner, Matthey, Mauch Rolf, Meier Hans, Meyer Theo, Misteli, Nebiker, Ostermann, Pini, Robert, Schmid Peter, Singeisen, Spielmann, Stalder, Stamm Judith, Steffen, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden, Zisyadis, Züger (74)

Für den Antrag der Minderheit stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité:

Allenspach, Aubry, Baumberger, Berger, Binder, Blocher, Bonny, Borer Roland, Bortoluzzi, Bühner Gerold, Bürgi, Chevallaz, Cincera, Cornaz, Couchepin, Dettling, Dreher, Engler, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Gadiant, Giezendanner, Gobet, Graber, Gros Jean-Michel, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Jenni Peter, Kern, Loeb François, Mamie, Miesch, Moser, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Raggenbass, Ruckstuhl, Rutishauser, Sandoz, Savary, Schenk, Scherrer Jürg, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Spoerry, Steinemann, Steiner Rudolf, Stucky, Suter, Vetterli, Wanner, Weyeneth, Wittenwiler, Zwahlen (68)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aregger, Bezzola, Blatter, Bodenmann, Borradori, Caccia, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Columberg, Comby, Darbellay, David, Ducret, Eggly, Epiney, Eymann Christoph, Frey Claude, Frey Walter, Giger, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Hegetschweiler, Iten Joseph, Jaeger, Kühne, Lepori Bonetti, Leu Josef, Maitre, Maspoli, Mauch Ursula, Maurer, Meier Samuel, Mühlmann, Nabholz, Philipona, Pidoux, Poncet, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruf, Ruffy, Rythen, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schnider, Segmüller, Seiler Rolf, Sieber, Stamm Luzi, Steinegger, Thür, Tschuppert Karl, Ziegler Jean, Zwyzgart (57)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Leuba (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

94.405

**Parlamentarische Initiative
(Herczog)**

**Ausbau statt Abbau
des öffentlichen Verkehrs**

Initiative parlementaire

(Herczog)

Transports publics.

Développement

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

Wortlaut der Initiative vom 16. März 1994

Gestützt auf Artikel 21 GVG reiche ich folgende parlamentarische Initiative in Form einer allgemeinen Anregung ein:

Es sind die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um das infrastrukturelle und fahrplanmässige Angebot des öffentlichen Verkehrs (Personen und Güter auf Schiene und Strasse), insbesondere im Agglomerations- und Regionalverkehr, zu sichern und auszubauen. Für den öffentlichen Verkehr von nationaler Bedeutung soll der Bund, für den Agglomerations- und Regionalverkehr sollen Bund und Kantone gemeinsam verantwortlich sein.

Das Angebot muss minimal jenem Standard gerecht werden, der einen attraktiven und zweckmässigen Kundendienst erlaubt. Insbesondere sollen der Stundentakt für alle Siedlungsgebiete garantiert und eine angemessene Personalpräsenz zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und der Hilfe für die Fahrgäste gewährleistet werden.

Der Angebotsausbau soll den öffentlichen Verkehr als öffentlichen Dienst garantieren und ihn gleichzeitig marktgerecht ausgestalten.

Texte de l'initiative du 16 mars 1994

Me fondant sur l'article 21 LREC, je dépose l'initiative parlementaire suivante rédigée en termes généraux:

Il y a lieu de créer les bases légales qui permettront de maintenir et de développer les structures nécessaires pour garantir la capacité et la fréquence des transports publics (dans le domaine des transports routiers et ferroviaires de voyageurs et de marchandises), notamment sur le plan urbain et sur le plan régional. La Confédération doit avoir la responsabilité d'assurer les prestations requises dans le domaine des transports publics d'importance nationale; elle partagera la responsabilité avec les cantons dans le domaine des transports publics urbains et régionaux.

L'offre minimale des prestations doit satisfaire les exigences requises pour assurer un service attractif et pratique. Il conviendra notamment de faire en sorte que toutes les zones d'habitation soient desservies régulièrement une fois par heure au moins et qu'un personnel adéquat soit présent pour garantir la sécurité et aider les passagers le cas échéant.

Le développement de l'offre des prestations devra faire des transports publics des services publics et simultanément les structurer en tenant compte des besoins du marché.

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 16. März 1994 reichte Herr Herzog eine parlamentarische Initiative in Form einer allgemeinen Anregung ein. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat den Initianten am 30. August 1994 angehört.

Begründung des Initianten

1. «Schlanke SBB» und Leistungsabbau

Die Kostenentwicklung des öffentlichen Verkehrs – insbesondere jene der SBB – und die schlechte Bundesfinanzlage haben die Frage der SBB-Zukunft verschärft: EVED, Groupe de réflexion und SBB-Führung setzen auf Leistungsabbau und auf Kostenverschiebung auf die Kantone:

- Leistungsabbau im Regionalverkehr und «Einbezug von Kantonen und Dritten» als Besteller und Bezahler von Transportleistungen;
- Überprüfung kostendeckender Bereiche im Güterverkehr;
- Überprüfung Angebot und Investitionen bei «Bahn 2000»;
- Auslagerung von Aufgaben;
- Vermietung Bahninfrastruktur.

2. Probleme des Regionalverkehrs

- fehlende Kostenwahrheit, billiger Automobilverkehr;
- fehlende Finanzen;
- fehlende Koordination;
- fehlende Effizienz, u. a. wegen fehlenden Investitionen.

3. Ausbau statt Abbau des Angebots

Das IVT an der ETH Zürich geht davon aus, dass die vorgesehenen Kosteneinsparungen nicht ausreichen, um die finanziellen Probleme der SBB zu lösen, was schliesslich zu einer Abbauspирale führen muss.

Ein Leistungsabbau bringt keine entscheidende Kostenreduktionen: Als Folge der Angebotsverdünnung ergeben sich z. B. weniger rationelle Personaleinsätze (z. B. Fahrplanausdünnung 1993/94); effektive Einsparungen liegen unter 50 Prozent, hinzu kommen Einnahmerückgänge – auch auf Hauptlinien. Das IVT zeigt, dass die Kostenentwicklung nicht proportional mit der Angebotsmenge verläuft: Eine Angebotsreduktion reduziert die Kosten nur wenig.

Somit muss nicht der Abbau, sondern der Ausbau des Angebotes zu besseren Produktionskosten führen, u. a. durch bessere Nutzung von Investitionen und Personal.

Ein Übergang vom Stunden- zum Halbstundentakt bringt z. B. keine Verdoppelung der Kosten, aber sicher eine Steigerung der Einnahmen, weil einerseits mehr Passagiere das Angebot nutzen und weil für «ein besseres Angebot ein besserer Preis verlangt werden kann» (IVT). So gesehen ist das umfassende – und nicht reduzierte – Konzept «Bahn 2000» richtig, da die Nutzung optimiert werden soll.

Insbesondere wird im SBB-Güterverkehr wenig getan, um eine Steigerung zu erreichen: Privatbahnen weisen in Gebieten mit schwachem Potential höhere Güterverkehrsanteile auf.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission wies in ihrer Beratung darauf hin, dass dieser Initiative, obschon sie kaum neue Aspekte in die gegenwärtige Debatte über den öffentlichen Verkehr einbringt, insofern Bedeutung zukommt, als sie den politischen Willen bezeugt, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen und zu fördern, dies zu einem Zeitpunkt, da der öffentliche Verkehr und insbesondere der Regionalverkehr aufgrund der prekären Finanzlage des Bundes gefährdet sind. Nach Auffassung der Kommission können finanzielle Kriterien nicht die einzige Massgabe für den öffentlichen Verkehr sein, da er vor allem dadurch, dass er sämtliche, auch die abgelegensten Gegenden erschliesst und miteinander verbindet, auch eine wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Aufgabe erfüllt.

Angesichts der Bedeutung dieser Aufgabe und der Situation, die sich im Regionalverkehrsbereich abzeichnet, wo sich übrigens gezeigt hat, dass ein Linienabbau oft nur bescheidene Einsparungen bringt, erachtet die Kommission die Gewährleistung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs als wünschbar.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Le 16 mars 1994, le M. Herzog a déposé une initiative parlementaire sous la forme d'une demande conçue en termes généraux.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a entendu l'auteur de l'initiative le 30 août 1994.

Développement de l'auteur de l'initiative

1. «Elagage des CFF» et réduction de leurs prestations

L'accroissement du coût des transports publics – notamment des CFF – et l'état précaire des finances fédérales remettent en question l'avenir des CFF; le DFTCE, le groupe de réflexion et la direction des CFF misent sur la réduction des prestations et cherchent à faire participer les cantons aux charges financières. Les mesures prises visent les objectifs suivants:

- réduction des prestations sur le plan régional et participation des cantons et de tiers que commandent et payent les prestations en matière de transports;
- réexamen des secteurs du trafic des marchandises dans lesquels les frais sont couverts;
- réexamen des prestations et des investissements du projet «Rail 2000»;
- remise à d'autres du soin d'accomplir certaines tâches;
- location d'équipements ferroviaires.

2. Problèmes qui se posent dans le domaine du trafic régional – vérité insuffisante des coûts; coûts modiques du trafic automobile;

- financement insuffisant;
- coordination insuffisante;
- inefficacité, due partiellement à l'insuffisance des investissements.

3. Développement, non-réduction, de l'offre des prestations
L'Institut des planification des techniques des transports et constructions de routes et de chemins de fer (IVT) de l'École polytechnique fédérale de Zurich admet que les économies envisagées ne suffiront pas à résoudre les problèmes financiers des CFF, ce qui provoquera un démantèlement progressif et généralisé.

La réduction des prestations ne permet pas de réduire aussi notablement les coûts; les prestations devenant plus rares, le personnel est engagé moins rationnellement par exemple (voir la réduction de l'horaire en 1993/94), les économies effectives sont inférieures à 50 pour cent, alors que les recettes baissent – même sur les lignes principales. L'institut susmentionné montre que le développement des coûts n'est pas proportionnel à la quantité des prestations offertes. La réduction de l'offre des prestations ne réduit les coût que faiblement.

Il faut par conséquent viser non à réduire l'offre des prestations, mais à obtenir des prix de revient plus avantageux, notamment par un meilleur usage des investissements et du personnel.

Ainsi, le remplacement de l'horaire prévoyant un train par heure par un horaire prévoyant un train toutes les demi-heures ne double pas les frais, mais permet d'accroître les recettes, d'une part, par l'augmentation du nombre des passagers et, d'autre part, la possibilité d'exiger un meilleur prix pour de meilleures prestations (IVT). Par conséquent, il convient de réaliser intégralement le projet «Rail 2000» et non de le réduire, étant donné qu'il s'agit d'utiliser les possibilités offertes de façon optimale.

Dans le domaine des transports publics de marchandises notamment, les CFF ne font pas assez pour obtenir une amélioration; les entreprises de chemins de fer privées ont une part supérieure à la moyenne dans le domaine du trafic des marchandises dans les régions où le potentiel est faible.

Considérations de la commission

La commission a constaté au cours de la discussion que si cette initiative n'apportait guère d'éléments nouveaux au débat actuel sur les transports publics, il était toutefois important de manifester une volonté politique d'agir pour soutenir et encourager le développement des transports publics, précisément à un moment où la situation financière de la Confédération fait peser une menace sur ceux-ci, en particulier sur le trafic régional. La commission a estimé que la signification de ceux-ci ne pouvait être mesurée à la seule aune des critères financiers et qu'ils remplissaient une fonction socioéconomique essentielle notamment dans le sens où ils relient toutes les régions entre elles, jusqu'aux plus reculées.

Devant l'importance de ces critères et face à la situation qui se dessine dans ce domaine où l'on remarque que le démantèlement de lignes n'apporte souvent que des économies modestes, la commission juge souhaitable de garantir la sécurité aux transports publics.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 13 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen, der Initiative Folge zu geben.

Proposition de la commission

La commission propose, par 13 voix contre 3 et avec 4 abstentions, de donner suite à l'initiative.

Bircher Peter (C, AG), Berichterstatter: Die parlamentarische Initiative Herczog ist als allgemeine Anregung ausgestaltet. Sie will den öffentlichen Verkehr sichern und ausbauen. Diese Zielsetzung liegt auf der Linie des dreimaligen Ja des Schweizervolkes – bekanntlich zu «Bahn 2000», zu Alptransit und zur Alpen-Initiative. Die Volksentscheide wollen auf der ganzen Linie eine Förderung der Schiene. Wir haben bekanntlich mit der Umsetzung Mühe, und vor allem stellen sich mit der Frage der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs grundsätzliche Fragen. Im Zusammenhang mit der ersten Etappe von «Bahn 2000» haben wir letzte Woche eine ausgedehnte Ratsdebatte geführt, und diese verschiedenen Fragen, auch grundsätzlicher Art, wurden sehr umfassend aufgezeigt. Deshalb können wir hier relativ kurz bleiben.

Buchstäblich vor einer Weichenstellung steht weiterhin generell der Güterverkehr. Es ist letztlich eine brisante Frage von gesamtschweizerischer Bedeutung, ob zum Beispiel nach der Eröffnung des Bözbergtunnels die Heizöltransporte zwischen den grösseren Städten Zürich und Basel über die Strasse erfolgen oder weiterhin auf der Schiene verbleiben. Massengüter müssen über weite Strecken der Bahn erhalten bleiben können. Wie wir aber auch bei der Neat-Debatte gehört haben, ist die Kostenstruktur entscheidend.

Der Initiator will vor allem auch keine Vernachlässigung des Regionalverkehrs durch den Bund. Mit der Teilrevision des Eisenbahngesetzes haben wir erste Weichen gestellt. Entscheidend werden aber auch die jährlichen Budgetbeschlüsse in diesem Rat sein. Verschiedene Erfahrungen der letzten Zeit zeigen, dass die Ausdünnung von Regionalfahrplänen wenig

bringt – in den meisten Fällen auch sehr wenig Kostenersparnis –, weil bekanntlich allein bei der Infrastruktur und sehr vielen Grundkosten keine grossen Veränderungen eintreten können. Die Kostenlast bleibt dann fast unverändert bestehen.

Die parlamentarische Initiative Herczog ist eine klare Willensäußerung für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Finanzlage darf in diesem Bereich nicht allesbestimmend sein. Es geht auch um eine sichere Erschliessung in der Fläche und um die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für das ganze Land.

Mit 13 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen hat die Kommission entschieden, es sei dieser parlamentarischen Initiative Folge zu geben.

Zwahlen Jean-Claude (C, BE), rapporteur: Au nom de la Commission des transports et des télécommunications, je vous expose le sujet de la manière suivante.

Le 16 mars 1994, M. Herczog a déposé une initiative parlementaire sous la forme d'une demande conçue en termes généraux. Vous en connaissez le contenu que je résume en deux phrases: «Il y a lieu de créer les bases légales qui permettront de maintenir et de développer les structures nécessaires pour garantir la capacité et la fréquence des transports publics ... notamment sur le plan urbain et sur le plan régional. La Confédération ... partagera la responsabilité avec les cantons dans le domaine des transports publics urbains et régionaux ... Le développement de l'offre des prestations devra faire des transports publics des services publics et simultanément les structurer en tenant compte des besoins du marché.»

Le 30 août 1994, la commission a entendu M. Herczog, qui nous a cité, dans ses arguments, l'élagage des CFF et la réduction de leurs prestations, ainsi que leur volonté de faire participer les cantons à leur charge financière. Les mesures qu'il envisage ont les objectifs suivants: réduction des prestations sur le plan régional et des CFF respectivement; réexamen des secteurs du trafic des marchandises dans lesquels les frais sont couverts; réexamen des prestations et des investissements du projet «Rail 2000», autant d'éléments qui menacent les transports urbains et régionaux.

M. Herczog évoque ensuite les problèmes qui se posent dans le trafic régional: il y a la vérité insuffisante des coûts, puisque aujourd'hui on parle très souvent de transférer le rail sur la route en remplaçant le train par des bus; il y a naturellement l'insuffisance de financement, la coordination insuffisante, encore et malgré «Rail 2000», entre les divers modes de transports publics et, enfin, l'inefficacité due partiellement à cette insuffisance des investissements.

M. Herczog préconise au contraire le développement de l'offre des prestations. Il cite l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, qui admet que les économies envisagées par les CFF ne suffisent pas à résoudre les problèmes financiers de nos Chemins de fer fédéraux, ce qui provoquera, non seulement leur démantèlement progressif et généralisé, mais qui aggravera encore leur déficit, à cause d'une moins bonne utilisation du personnel engagé et parce que les économies effectives ne seront pas aussi importantes que celles attendues, du fait de la desserte lacunaire des régions. Il faut par conséquent viser non à réduire l'offre des prestations dans les régions périphériques, mais à obtenir des prix de revient plus avantageux, notamment par un meilleur usage des investissements et du personnel, une plus grande souplesse est souhaitable.

Dans le domaine des transports publics de marchandises notamment, les CFF ne se révèlent pas assez concurrentiels, pas assez agressifs pour obtenir une amélioration. Les entreprises de chemins de fer privées, dont nous connaissons les prestations, ont une part supérieure à la moyenne dans le domaine des transports de marchandises, dans les régions concernées, et surtout, leurs prestations sont plus fiables.

La commission a donc constaté, au cours de la discussion, que si cette initiative parlementaire n'apportait pas réellement de nouveaux éléments au débat actuel sur les transports publics, il était toutefois important de manifester, de la part de notre commission – et nous le souhaitons aujourd'hui du plénum –, une volonté politique d'agir pour soutenir et encourager le développement des transports publics, de façon cohé-

rente, précisément à un moment où la situation financière de la Confédération fait peser des menaces d'autant plus graves sur ceux-ci, et, tout particulièrement, faut-il le rappeler, sur le trafic régional.

La commission a donc estimé que la signification des transports publics ne pouvait pas être mesurée aux seuls critères financiers dès lors qu'ils remplissent des fonctions socioéconomiques essentielles, notamment dans le sens où ils relient toutes les régions du pays entre elles, naturellement également les régions culturelles jusqu'aux plus reculées.

Devant l'importance de ces critères et face à la situation qui se dessine dans ce domaine, où l'on remarque que le démantèlement des lignes n'apporte souvent que des économies très modestes, nous vous proposons d'encourager ce nouveau débat au niveau fédéral et de donner suite à l'initiative parlementaire Herczog.

Je préciserai, pour ma part, qu'en ce qui concerne les sociétés privées qui ont un statut mal défini, on aurait tendance à limiter leur développement dans les régions et à maintenir artificiellement les CFF. Il y a même des inégalités flagrantes dans la répartition des subventions entre ces sociétés privées. Il est donc aussi nécessaire de marquer notre volonté de mettre de l'ordre dans ce domaine, et de mettre en place une politique beaucoup plus cohérente de la part de la Confédération. Dans les quinze à vingt dernières années, par exemple, malgré la politique fédérale et la loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne, des régions périphériques continuent de se dépeupler, vous devez en être conscients, et le manque d'une politique cohérente dans le domaine des transports publics est certainement, pour une bonne part, la cause de cette situation.

Pour toutes ces raisons, la commission vous propose, par 13 voix contre 3 et avec 4 abstentions, de donner suite à l'initiative parlementaire Herczog qui, je vous le rappelle, permettra d'ouvrir un débat national de grande utilité pour la promotion des transports publics.

Herczog Andreas (S, ZH): Noch einige Ergänzungen zu den Ausführungen der Kommissionssprecher. Anlass meiner parlamentarischen Initiative waren folgende Massnahmen:

1. jene Reduktionsabsichten und auch Vorschläge der SBB, die dazu führen, dass im Regionalverkehr über vierzig Linien gestrichen werden sollen und teilweise schon gestrichen worden sind;

2. dass der Fahrplan ausgedünnt werden sollte und dass ein Zweistundentakt eingeführt wird, der als Taktfahrplan eigentlich lächerlich ist, weil man dann entweder das Taxi benutzen oder laufen kann; eine solche Ausdünnung bringt wirklich nichts;

3. die unbegleiteten Züge, die nicht nur in Zürich, sondern auch an anderen Orten zu verschiedenen Protesten und auch Diskussionen geführt haben;

4. vor allem auch die unbedienten Bahnhöfe und Stationen. Ich will auf dies alles nicht mehr im Detail eingehen. Es geht hier nicht um die grossen Linien, es geht nicht mehr um «Bahn 2000», und es geht nicht mehr um die Neat, sondern es geht darum, wie die Kommissionssprecher zu Recht ausgeführt haben, dass wir im Regional- und im Agglomerationsverkehr seitens der SBB in erster Linie entsprechende Ausbau- und nicht Abbaumassnahmen vornehmen.

Ich habe diese parlamentarische Initiative in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht; sie möchte die gesetzliche Grundlagen für folgende Punkte schaffen:

1. Das infrastrukturelle und fahrplanmässige Angebot des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs auf der Schiene und auf der Strasse, also die PTT eingeschlossen, soll vor allem – das ist explizit erwähnt – im Agglomerations- und im Regionalverkehr gesichert und ausgebaut werden. Hier soll eine bestimmte Arbeitsteilung oder eine gewisse Subsidiarität funktionieren, nämlich für den öffentlichen Verkehr von nationaler Bedeutung soll der Bund verantwortlich sein; für den öffentlichen Verkehr von kantonaler oder regionaler Bedeutung: Arbeitsteilung zwischen Bund und Kantonen.

2. Ein Punkt, der gesichert oder gesetzlich geregelt werden sollte, wäre der Standard, auf welchem dieser öffentliche Regional- oder Agglomerationsverkehr zu gewährleisten wäre. Der Standard bietet insbesondere eine Gewährleistung des Stundentaktes, dann eine angemessene Personalpräsenz zur Aufrechterhaltung von Sicherheit, aber auch zur Aufrechterhaltung von Hilfe für Fahrgäste.

3. Entscheidend für den öffentlichen Regionalverkehr ist auch, dass der Angebotsausbau auf der einen Seite als öffentlicher Dienst definiert und garantiert würde, dass aber auf der anderen Seite auch marktgerechte, also durchaus auch tarifmässige Spielräume definiert werden können.

Die Argumentation ist einfach. Es ist nicht so, dass man, wenn man ständig abbaut und spart, effektiv auch zu einem Spareffekt gelangt. In verschiedenen Untersuchungen – unter anderem an der ETH Zürich, am Institut für Verkehrstechnik (IVT) – hat man aufzeigen können, dass 10 Prozent Sparpotential im Regionalverkehr eine Angebotsreduktion von minimal 30 bis 40 Prozent verlangt. Es ist eigentlich wie bei anderen «lean production»-Massnahmen nicht so, dass allein das Sparen und das Reduzieren zum Durchbruch und zum Ertragssichern führt, sondern eine Angebotssicherung und eine Angebotsausweitung.

Deshalb diese parlamentarische Initiative: nicht Abbau, sondern Ausbau und Sicherung des regionalen öffentlichen Verkehrs. Es geht auch darum, dass man mit den Preisen, wenn das Angebot besser wird, entsprechend auch die Spielräume besser handhaben kann.

Ich bitte Sie – so, wie es die Kommission getan hat –, dieser parlamentarischen Initiative Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

70 Stimmen

Dagegen

44 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

91.411

**Parlamentarische Initiative
(Fankhauser)
Leistungen für die Familie
Initiative parlementaire
(Fankhauser)
Prestations familiales**

Frist – Délai

Siehe Jahrgang 1992, Seite 215 – Voir année 1992, page 215

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

Gonseth Ruth (G, BL) unterbreitet im Namen der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit (SGK) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 2. März 1992 hat der Rat der Initiative gemäss dem Antrag der vorberatenden Kommission Folge gegeben. Die Initiative wurde der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit zugewiesen mit dem Auftrag, einen Entwurf für entsprechende gesetzliche Grundlagen zu erarbeiten.

Arbeiten der Kommission

Die SGK hat eine Subkommission eingesetzt, welche unter Beizug von Experten einen Entwurf für ein Bundesgesetz über die Familienzulagen vorbereitet. Diese Gesetzesvorlage bezieht sich auf Punkt 1 der Initiative. Die Arbeiten an dieser Vorlage sind schon weit fortgeschritten. Im Frühjahr 1995 wird die Kommission den Entwurf der Subkommission beraten.

Parlamentarische Initiative (Herczog) Ausbau statt Abbau des öffentlichen Verkehrs

Initiative parlementaire (Herczog) Transports publics. Développement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.405
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.03.1995 - 14:30
Date	
Data	
Seite	547-550
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 394

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.