

Mme **Jeanprêtre** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

1. Dans sa requête du 20 mars 1991, le Groupe pour une Suisse sans armée a déposé une pétition. Ses auteurs demandent que le Rapport sur la sécurité soit soumis à la procédure de consultation et qu'à l'avenir, les questions concernant la paix et la sécurité soient obligatoirement soumises à la consultation. La requête est fondée sur le fait que la paix concerne toute l'humanité et qu'à ce sujet, chacune et chacun a le droit de se prononcer.

2. La Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales a examiné cette requête lors de sa séance du 28 août 1991. Elle retient ce qui suit:

21. Conformément aux directives du Conseil fédéral du 6 mai 1970 sur la procédure législative préliminaire, les rapports du Conseil fédéral au Parlement ne sont pas soumis à la consultation. Le rapport relatif à la politique suisse de la sécurité a été adopté le 1er octobre 1990. La demande des pétitionnaires est ainsi devenue sans objet.

22. De plus, la pétition exige qu'à l'avenir, les questions relatives à la paix et à la sécurité soient systématiquement soumises à la consultation. Les directives mentionnées sont actuellement en révision. On examine entre autre s'il faut prévoir à l'avenir une procédure de consultation facultative, aussi pour les rapports du Conseil fédéral.

Antrag der Kommission

Von der Petition Kenntnis nehmen, ihr aber keine Folge geben.

Proposition de la commission

Prendre acte de la pétition, mais ne pas y donner suite.

Angenommen – Adopté

Ad 90.261

Postulat der Verkehrskommission Beteiligung der Kantone am Regionalverkehr 2000

Postulat de la Commission des transports et du trafic Trafic régional. Participation des cantons

Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1991

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht über den aktuellen Stand und die Entwicklungsperspektiven im Regionalverkehr ausarbeiten zu lassen und nötigenfalls die erforderlichen Gesetzesänderungen zu beantragen. Dabei ist insbesondere auf folgende Fragen einzugehen:

1. Beiträge des Bundes und der Kantone nach heutigem Recht an den bisherigen Regionalverkehr, an neue Linien und an Bus-Ersatzbetriebe;

2. Einbezug einer ganzheitlichen Betrachtungsweise, die nicht nur finanzielle, sondern auch soziale, raumplanerische, regional- und umweltpolitische Faktoren berücksichtigt;

3. allfällige Änderungen der Finanzflüsse von Bund und Kantonen an die Unternehmungen, um möglichst kundengerechte und rationelle Lösungen sowie ein optimales Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger und Unternehmungen zu erleichtern. Dabei sind – hinsichtlich Investitionen und Betrieb – auch differenzierte Beitragsregelungen zu prüfen;

4. Sicherstellung der Koordination in der Bundesverwaltung für den Regionalverkehr, besonders im Hinblick auf die Beratung der Kantone und die landesweite Gleichbehandlung aller Regionen.

Texte du postulat du 21 juin 1991

Le Conseil fédéral est invité à faire élaborer un rapport relatif à la situation actuelle et aux perspectives de développement du trafic régional et à proposer les modifications législatives éventuellement nécessaires. Il y aura lieu de prendre particulièrement en considération les points suivants:

1. subventions de la Confédération et des cantons au trafic régional actuel conformément au droit en vigueur, pour les nouvelles lignes et pour les lignes de remplacement (bus);

2. inclusion d'une réflexion globale tenant compte non seulement des facteurs d'ordre financier mais aussi de l'aspect social, de l'aménagement du territoire, de la politique régionale et de l'environnement;

3. modifications éventuelles du financement des entreprises par la Confédération et par les cantons, dans le but d'obtenir les solutions les plus rationnelles et les plus intéressantes possible pour la clientèle et de faciliter de manière optimale la collaboration entre les entreprises et les modes de transport. Concernant les investissements et le fonctionnement, il faudra examiner aussi les différenciations possibles dans le règlement des subventions;

4. coordination dans le cadre de l'administration fédérale pour le trafic régional dans le but de conseiller les cantons, tout en assurant à l'échelon national une égalité de traitement pour toutes les régions.

Schriftliche Begründung

Am 4. Oktober 1990 hat Nationalrat Walter Ammann eine parlamentarische Initiative in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht, die zusammengefasst folgende Forderungen enthält:

1. Als Alternative zu stets exzessiveren Leistungsabbau- und Sparszenarien – vorab beim SBB-Regionalverkehr – sind die Kantone angemessen an Ausbau, Durchführung und Kosten des Regionalverkehrs zu beteiligen

2. Die generelle Mitwirkung der Kantone wird der finanziellen Beteiligung entsprechend zur Mitsprache und Mitbestimmung ausgebaut. Bei sogenannten Betriebsumstellungen und Stationsumwandlungen erhalten sie ein Vetorecht.

3. Zur besseren Koordination beim Aufbau des Regionalverkehrs 2000 sowie zur Beurteilung von diesbezüglichen Angebots-, Rationalisierungs- und Sparkonzepten der SBB, der PTT sowie der KTU bezeichnet der Bundesrat einen oder mehrere Delegierte für den Regionalverkehr

Die Initiative wurde der Verkehrskommission zur Vorprüfung zugewiesen. Die Kommission hörte am 16. April 1991 den Initianten an, am 13. Mai liess sie sich von einem Vertreter der konzessionierten Transportunternehmungen zusätzliche Informationen geben und beriet das weitere Vorgehen in bezug auf die Initiative. Die Kommission kam in Uebereinstimmung mit dem Initianten zum Schluss, dass die parlamentarische Initiative nicht das richtige Mittel sei, um das angestrebte Ziel zu erreichen, sondern dass ein Postulat einzureichen sei. Der Text des Postulates wurde am 10. Juni 1991 verabschiedet. Der Initiant erklärte sich bereit, die Initiative zurückzuziehen.

Zu den einzelnen Forderungen des Postulates:

1. Heute bestehen sehr unterschiedliche Regelungen für die Finanzierung des Regionalverkehrs: Der Regionalverkehr auf SBB-Linien wird grundsätzlich vom Bund bezahlt, von einzelnen Ausnahmen abgesehen. Bei den Postautolinien wird unterschieden nach dem Eröffnungsjahr der Strecke: Linien, die vor 1972 eröffnet wurden, gehen voll zu Lasten der PTT-Rechnung und damit des Bundes. Für Linien, die nach 1972 geschaffen wurden, ist eine finanzielle Beteiligung der betroffenen Kantone erforderlich. Der Regionalverkehr von konzessionierten Bus- und Bahnunternehmungen wird von Bund und Kantonen gemeinsam finanziert, mit Ausnahme des Ortsverkehrs, an den der Bund nichts beiträgt. Zudem bezahlt der Bund über die Tarifannäherung namhafte Beiträge an die konzessionierten Transportunternehmungen im Berggebiet.

Die unterschiedlichen Finanzierungsarten führen oft zu unrationellen Lösungen. Auch wenn jetzt eine zweckmässige Richtlinie des EVED vorliegt, ziehen die Gemeinden es oft vor, eine SBB-Linie weit weg vom Dorf zu haben, die entsprechend schlecht benützt wird, an die aber sicher nichts bezahlt wer-

den muss, als einen guten Busbetrieb, an den sie etwas beitragen müssen, wenn das Fahrplanangebot besser ist als dasjenige der Bahn. Ähnlich verhält es sich bei Parallellinien. Zahlreiche PTT-Linien führen parallel zu einer Bahnlinie. Für den Benutzer ist dies oft bequemer und infolge des Tarifsystems billiger, als wenn er auf die Bahn umsteigen muss. Für die öffentliche Hand ist dies aber teuer. Weil das Postautodefizit von den PTT übernommen wird, werden gar nie zweckmässigere und rationellere Lösungen geprüft: zum Beispiel häufigere Buskurse bis zur nächsten geeigneten Bahnstation und Optimierung der Umsteigeverhältnisse oder sogar die Möglichkeit von bimodalen Fahrzeugen für Schiene und Strasse.

Mit dem ersten Punkt des Postulates wird eine Auslegeordnung verlangt, damit Transparenz besteht, insbesondere bei der heute nicht öffentlich publizierten Beitragsregelung für die nach 1972 eingeführten Postautolinien.

2. Der Ständerat hat am 1. Dezember 1987 ein Postulat überwiesen, das von den SBB unter anderem «regional optimierte Angebotskonzepte für Bahn und Bus ohne Mehrbelastung für Kantone und Gemeinden im Fall von Umstellungen» und «ein Konzept zur Reduktion der Stationsbedienungen und deren Auswirkungen» verlangte. Der Kommissionspräsident wies bei der Begründung des Postulates darauf hin, dass bei diesen Konzepten auch soziale und regionalpolitische Fragen zu beachten seien, insbesondere die Erhaltung von Arbeitsplätzen in Rand- und Berggebieten. Diese Konzepte der SBB liegen noch nicht vor. Hingegen hat das EVED am 1. Oktober 1990 wie erwähnt Richtlinien über die Gestaltung des regionalen Personenverkehrs der SBB erlassen. Im Bericht über den zukünftigen Regionalverkehr, wie er mit dem Postulat verlangt wird, sollten auch die Auswirkungen in den Bereichen Sozialpolitik, Raumplanung und Umweltschutz dargelegt werden. Ein Wegfallen oder eine starke Einschränkung des Angebotes des öffentlichen Verkehrsmittels trifft die sozial Schwächsten am stärksten, weil diese aus finanziellen Gründen weniger das eigene Auto benutzen können. Eine schlechte Erschliessung abgelegener Gebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann – sofern nichts dagegen unternommen wird – dazu führen, dass deren Bewohner mit dem Auto nicht nur bis zur nächsten von der Bahn bedienten grösseren Ortschaft fahren, sondern bis in die Zentren, was aus Gründen der Raumplanung und des Umweltschutzes nicht erwünscht ist. Die Auswirkungen im Bereiche der Regionalpolitik müssen aufgrund der Weisung des Bundesrates vom 26. November 1986 über die regionalpolitische Koordination der Bundestätigkeit ohnehin abgeklärt werden.

3. Mit ihrem Postulat vom 13. Mai 1991 betreffend Zusammenarbeit SBB, PTT, konzessionierte Transportunternehmungen hat die Verkehrskommission des Nationalrates verlangt, dass die «Übertragung der Betriebsführung flächendeckender Verbindungen im Regionalverkehr an bestehende und geeignete konzessionierte Transportunternehmungen» geprüft werde. Zurzeit befindet sich ein Vorentwurf für eine Aenderung des Eisenbahngesetzes in der Vernehmlassung. Darin sind zum Teil auch Aenderungen in der Finanzierung des Regionalverkehrs vorgesehen.

Die heutige Finanzierung des öffentlichen regionalen Personenverkehrs führt zum Teil zu unrationellen Lösungen. Nicht nur weil Parallelverkehre und nicht-marktgerechte Angebote aufrechterhalten werden, sondern auch weil die Kantone und Gemeinden kein Interesse an Rationalisierungsmassnahmen haben. Solange der Bund das Defizit ganz oder zu einem grossen Teil bezahlt, ist es für die betroffenen Kantone und Gemeinden interessanter, Arbeitsplätze künstlich zu erhalten, weil dies Steuereinnahmen bringt. Aus diesen Gründen sollen auch differenzierte Beitragsregelungen für Investitionen und Betrieb geprüft werden. Auch die unterschiedlichen Besoldungen bei SBB, Busbetrieben und Privatbahnen sowie das Zulassungssystem erschweren zweckmässige Lösungen.

4. Heute fehlt den Kantonen ein direkter Ansprechpartner für Probleme des Regionalverkehrs. Zum Teil sind die Kreisdirektionen der SBB zuständig, zum Teil die Generaldirektion SBB, zum Teil das Bundesamt für Verkehr und für PTT-Linien die Kreispostdirektion oder die Generaldirektion PTT. Deshalb soll eine Stelle bestimmt werden, an die sich die Kantone wenden können. Es muss dafür aber nicht unbedingt eine neue

Organisationseinheit geschaffen werden. Es kann auch zum Beispiel eine Sektion des Bundesamtes für Verkehr diese Aufgabe übernehmen.

Développement par écrit

Le 4 octobre 1990, M. Walter Ammann, conseiller national, a présenté une initiative parlementaire sous forme de suggestion générale. Celle-ci comporte, pour l'essentiel, les exigences suivantes:

1. Afin de compenser les plans, toujours plus drastiques, d'économie et de diminution des prestations des CFF, qui touchent surtout le trafic général, les cantons seront chargés
2. Les pouvoirs des cantons seront renforcés d'une manière correspondant à leur participation financière. Ils auront notamment un droit de participation aux consultations et aux décisions. Ils pourront opposer leur veto aux projets de réorganisation du mode d'exploitation ou de reconversion de gares.
3. Afin de mieux coordonner le développement du trafic régional en rapport avec le projet RAIL 2000, ainsi que pour mieux évaluer les projets d'offre, de rationalisation et d'économie des CFF, des PTT et des entreprises de transports concessionnaires, le Conseil fédéral désignera un ou plusieurs délégués au trafic régional

L'initiative a été attribuée pour examen préalable à la Commission des transports et du trafic. Celle-ci a entendu l'auteur de l'initiative le 16 avril 1991. Le 13 mai, elle s'est fait donner des renseignements supplémentaires par un représentant des entreprises de transports concessionnaires et a discuté de la marche à suivre concernant l'initiative. En accord avec l'auteur de celle-ci, la commission est arrivée à la conclusion que l'initiative parlementaire n'était pas un moyen approprié pour atteindre le but visé et qu'il fallait déposer un postulat. Le texte de celui-ci a été adopté le 10 juin 1990. L'auteur de l'initiative s'est déclaré disposé à retirer celle-ci.

Remarques concernant les diverses exigences du postulat:

1. Il existe aujourd'hui des réglementations très variables pour le financement du trafic régional:

Sur les lignes CFF, celui-ci est financé en règle générale par la Confédération, abstraction faite de quelques cas. Pour les lignes d'automobiles postales, on fait une distinction en fonction de l'année d'ouverture de la ligne: celles qui ont été inaugurées avant 1972 sont mises entièrement à la charge du compte des PTT et, partant, de la Confédération. Pour les lignes créées après 1972, les cantons sont appelés à fournir une participation financière. La Confédération et les cantons financent conjointement le trafic régional des entreprises d'autobus et de chemins de fer concessionnaires, abstraction faite du trafic local qui n'est pas subventionné par la Confédération. De plus, celle-ci alloue au titre du rapprochement tarifaire d'importantes contributions pour les entreprises de transports concessionnaires implantées dans les régions de montagne. Les divers modes de financement conduisent souvent à des solutions irrationnelles. Même s'il existe aujourd'hui une directive du DFTCE, les communes préfèrent souvent avoir une ligne CFF loin du village et mal utilisée parce qu'elle ne leur coûte rien. Elles la préfèrent à un bon service de bus pour lequel elles devraient fournir des contributions si l'horaire est meilleur que celui du chemin de fer. Il en va de même pour les lignes parallèles. De nombreuses lignes parallèles longent une ligne de chemin de fer. Pour l'usager, il est souvent plus confortable et, en raison du système tarifaire, meilleur marché d'emprunter le bus que de passer au chemin de fer. Pour les pouvoirs publics, cette solution revient cher. Etant donné que le déficit des lignes automobiles postales est pris en charge par les PTT, on n'examine jamais des solutions plus appropriées et rationnelles: par exemple augmenter le nombre des courses d'autobus jusqu'à la prochaine gare ferroviaire appropriée et optimiser les conditions de transbordement ou envisager d'utiliser des véhicules bimodaux rail/route.

Le premier point du postulat vise à faire élaborer un document clarifiant la réglementation du subventionnement des lignes postales introduites après 1972, ce règlement n'ayant pas été publié.

2. Le 1er décembre 1991, le Conseil des Etats a adopté un postulat exigeant notamment des CFF «des conceptions d'of-

fres régionales optimales pour le rail et le bus, sans charge supplémentaire pour les cantons et les communes en cas de passage d'un moyen de transport à un autre» et «une conception de la réduction du service des gares et ses conséquences». Lors du développement du postulat, le président de la commission a relevé que ces conceptions devaient également englober les questions sociales et de politique régionale, notamment le maintien des emplois dans les régions périphériques et de montagne. Ces conceptions des CFF ne sont pas encore disponibles. En revanche, comme nous l'avons mentionné, le DFTCE a édicté des directives sur l'aménagement du transport régional des voyageurs CFF. Comme le postulat l'exige, le rapport sur le futur trafic régional devrait présenter également les répercussions en matière de politique sociale, d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement. La suppression ou la forte réduction de l'offre des moyens de transports publics frappe les membres les plus faibles de la collectivité, étant donné que ceux-ci, pour des raisons financières, peuvent moins utiliser leurs propres automobiles. Une mauvaise desserte des régions périphériques par les moyens de transports publics peut – si l'on n'y remédie pas – avoir pour effet que les habitants utilisent leurs automobiles pour aller non seulement jusqu'à la prochaine localité desservie par le chemin de fer mais jusqu'au centre, ce qui n'est pas souhaitable pour des raisons inhérentes à la protection de l'environnement et à l'aménagement du territoire. Les répercussions en matière de politique régionale doivent de toute manière être élucidées, vu les directives du Conseil fédéral du 26 novembre 1986 sur la coordination de l'activité fédérale dans le domaine de la politique régionale.

3. Par son postulat du 13 mai 1991 concernant la collaboration des CFF, des PTT, des entreprises de transports concessionnaires, la Commission des transports et du trafic du Conseil national a demandé que l'on vérifie «le transfert de l'exploitation de correspondances en matière de trafic régional aux entreprises concessionnaires de transports existantes et appropriées de manière à couvrir toute la surface du réseau». Un avant-projet de modification de la loi des chemins de fer est actuellement en consultation. Il prévoit aussi des modifications concernant le financement du trafic régional.

Le financement actuel du transport public régional des voyageurs conduit parfois à des solutions irrationnelles. Cela se produit parce que des trafics parallèles et des offres non conformes au marché sont maintenus et parce que les cantons et les communes ne sont pas intéressés aux mesures de rationalisation. Aussi longtemps que la Confédération couvre le déficit entièrement ou pour une large part, les cantons et les communes sont davantage intéressés à maintenir artificiellement des emplois, parce que cela leur procure des recettes fiscales. C'est pour ces raisons qu'il importe d'examiner des réglementations différenciées sur les subventions pour les investissements et l'exploitation. Les différents systèmes de rémunération en vigueur aux CFF, dans les entreprises de bus et chez les chemins de fer privés, de même que les différentes allocations, entravent la réalisation de solutions appropriées.

4. Actuellement, les cantons ne disposent pas d'un interlocuteur direct pour les problèmes du trafic régional. Il s'agit en partie des directions d'arrondissement des CFF, de la Direction générale des CFF, de l'Office fédéral des transports et, pour les lignes PTT, de la Direction d'arrondissement postal ou de la Direction générale des PTT. C'est pourquoi il convient de nommer un service auquel les cantons peuvent s'adresser. Il n'est absolument pas nécessaire de créer une nouvelle organisation. Cette tâche peut être assumée, par exemple, par une section de l'Office fédéral des transports.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 28. August 1991

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 28 août 1991

Le Conseil fédéral est disposé à accepter le postulat.

Ueberviesen – Transmis

91.3243

Motion Stocker

Ratifizierung des Uno-Uebereinkommens zur Beseitigung jeder Form der Diskriminierung der Frau

Elimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes. Ratification de la Convention de l'ONU

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1991

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament das Uno-Uebereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau zur Ratifizierung vorzulegen.

Texte de la motion du 21 juin 1991

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre pour ratification au Parlement la Convention de l'ONU visant à éliminer toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Antille, Aubry, Bär, Bäumlín, Daepf, Danuser, Déglise, Diener, Dormann, Eppenberger Susi, Fankhauser, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Ursula, Haller, Heberlein, Jeanprêtre, Leemann, Leutenegger Oberholzer, Mauch Ursula, Nabholz, Paccolat, Pitteloud, Segmüller, Spoerry, Stamm, Uchtenhagen, Ulrich, Zölich (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Am 7. Februar 1971 wurde den Schweizerinnen das Stimm- und Wahlrecht gewährt, und am 14. Juni 1981 wurde die Gleichberechtigung von Frau und Mann in der Bundesverfassung verankert.

Aus Anlass dieser beiden Jubiläen und des 700jährigen Bestehens der Eidgenossenschaft wurde am 7./8. Februar 1991 die erste Frauensession im Parlamentsgebäude durchgeführt. 200 Frauen aus allen Landesteilen, verschiedener Parteien, Generationen und Verbänden diskutierten u.a die noch ausstehende Ratifizierung des Uno-Uebereinkommens zur Beseitigung jeder Form der Diskriminierung der Frau.

In allen Arbeitsgruppen wurde die Ratifizierung verlangt und die Präsidentin der vorberatenden Kommission mit dem Einreichen einer entsprechenden Motion beauftragt.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. August 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 août 1991

Das Uebereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau, am 18. Dezember 1979 von der UN-Generalversammlung verabschiedet und am 3. September 1981 in Kraft getreten, ist bis heute von über 100 Staaten ratifiziert worden. Das Uebereinkommen konkretisiert auf universeller Ebene das Verbot der Diskriminierung aufgrund des Geschlechts und verpflichtet die Vertragsstaaten zu spezifischen Massnahmen im juristischen, politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich. Der grösste Teil der materiellen Bestimmungen (Art. 1–16) der Konvention sind programmatischen Charakters und verlangen eine kontinuierliche Umsetzung durch die Vertragsstaaten. Ein kleiner Teil der Bestimmungen enthält Verpflichtungen, welche der Vertragsstaat bereits beim Inkrafttreten des Uebereinkommens erfüllen muss; einzelne Bestimmungen sind wohl direkt anwendbar. Das Uebereinkommen hat im weiteren einen internationalen Ausschuss eingesetzt, welcher die Berichte der Vertragsstaaten über deren Massnahmen im Hinblick auf die praktische Umsetzung der internationalen Bestimmungen überprüft. Auf schweizerischer Ebene ist die Gleichberechtigung von Frau und Mann seit 1981 ausdrücklich in Artikel 4 Absatz 2 BV verankert. Nachdem das neue Eherecht, das Mann und Frau

Postulat der Verkehrskommission Beteiligung der Kantone am Regionalverkehr 2000

Postulat de la Commission des transports et du trafic Trafic régional. Participation des cantons

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	Ad 90.261
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1959-1961
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 391

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.