

## CH\_VB 90.996 vom 9. März 1992

Bundesverwaltung, 1992-03-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_90.996](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.996)

FR: CH\_VB 90.996 du 9 mars 1992

IT: CH\_VB 90.996 del 9 marzo 1992

### Volltext

9. März 1992 N 349 Postulat Bircher Silvio Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Dichiarazione scritta del Consiglio federale Déclaration écrite du Conseil fédéral II  
Consiglio federale propone di trasformare la mozione in un postulato. On. Cavedini  
Adriano: In questa mozione ho rilanciato il problema di migliorare i collegamenti da  
Lugano e dal Cantone Ticino verso la Capitale lombarda. Ci sono problemi di cultura,  
economici e turistici, ed è anche una grossa possibilità di trasferire una parte del traffico che  
oggi avviene su strada sulla ferrovia. Ma la ferrovia deve essere concorrenziale e  
competitiva! Attualmente il percorso Lugano-Milano comprende 77 chilometri. Salvo  
quattro eccezioni, due in andata e due in ritorno, bisogna contare su tempi di percorrenza di  
un'ora e 30 minuti, un'ora e 35 minuti, quando non ci sono dei ritardi. Perché? Perché i treni  
che fanno questo servizio sono treni internazionali, sono treni lenti, concepiti per un  
traffico a lunga distanza e non per un traffico regionale. Questi treni hanno delle soste  
prolungate alla Stazione di Chiasso di 15,20 minuti per il cambio della locomotiva e per i  
controlli doganali. Oltretutto sono anche treni affollati e dove la comodità e il confort delle  
carrozze lascia assai a desiderare. Bisognerebbe quindi aumentare l'attrattiva della  
ferrovia. Bedenken Sie, dass wir zwischen Lugano und Mailand 77 Bahnkilometer haben.  
Der Zug benötigt für diese Strecke normalerweise - wenn keine Verspätungen vorherrschen  
- etwa eineinhalb Stunden. Von Bern nach Aarau haben wir die gleiche Distanz, und der  
Zug benötigt bloss 45 Minuten. Ich bin überzeugt, dass wir diese Zeiten reduzieren müssen,  
wenn wir die Bahn attraktiver machen wollen. La mia proposta chiede una fermata dei treni  
Eurocity a Chiasso con il recupero del tempo sul percorso e soprattutto una riduzione dei  
tempi di percorso dei 16 treni internazionali che oggi effettuano questo collegamento.  
Riducendo soprattutto il tempo di sosta a Chiasso e aumentando la velocità, cercando di  
accelerare l'acquisto di locomotori multifase. Occorre poi migliorare anche sulla linea del  
Gottardo i vagoni che vengono adoperati per questo servizio e mettere anche un maggior  
numero di vagoni di 1° classe che spesso fanno difetto su questa linea. Bisognerebbe poi  
istituire un gruppo misto Svizzera-Italia per cercare nell'ambito frontaliero se non è  
possibile superare le difficoltà dei collegamenti internazionali con una soluzione di  
trasporto regionale rapido e cadenzato, lo sono d'accordo di accettare di trasformare la  
mozione in postulato se da parte del Consiglio federale ottengo l'assicurazione che si  
adopererà per migliorare questo tipo di collegamento e di cooperare con il Cantone e con i  
comuni per cercare delle soluzioni nell'ambito transfrontaliero e di accelerare l'acquisto di  
macchine multi-corrente che permetterebbero alle ferrovie di ridurre veramente i tempi di  
percorrenza e le soste alla frontiera. Se non miglioriamo questi sistemi di trasporto  
pubblici, la ferrovia non sarà mai competitiva, e allora avremo ancora sempre il traffico  
su strada. Bundesrat Ogi: Ich möchte zu den Ausführungen von Herrn Adriano Cavadini nur  
folgendes sagen: Zunächst ist er ja bereit, die Umwandlung der Motion in ein Postulat  
unter gewissen Bedingungen zu akzeptieren. Ich möchte kurz fünf Punkte skizzieren: 1.

Ausgangslage: Sie wissen, dass ab Fahrplanwechsel 1990 in Sachen Material zwischen Lugano und Mailand bereits wesentliche Verbesserungen erzielt worden sind, indem die EC-, die IC- und die Schnellzüge systematisch im Stundentakt verkehren. 2. Verbesserung des Rollmaterials: Die SBB setzen laufend neue Serien ein; auch Italien und Deutschland ziehen dabei mit. Wir haben hier also eine verbesserte Ausgangslage. 3.

Mehrstromtriebfahrzeuge: Die Anschaffung einer grösseren Anzahl von Mehrstromtriebfahrzeugen hängt nicht zuletzt von den finanziellen Möglichkeiten der SBB ab. Diese sind, wie Sie ja wissen, begrenzt. Ein Termin für deren Inbetriebsetzung kann im Moment nicht genannt werden. 4. Nahverkehrsschnellzüge: In den nächsten Jahren werden infolge des zusätzlichen Kapazitätsbedarfs für den Transitgüterverkehr grössere Verbesserungen bescheiden bleiben. Hier ist also nicht allzu viel zu holen. 5.

Grenzkontrolle im Zug Tessin-Italien: Die SBB haben sehr grosse Mühe, die italienischen Grenzkontrollorgane zu veranlassen, für die EC-Züge mit Durchfahrt in Chiasso diese Kontrolle im Zug vorzunehmen. Die italienischen Zoll- und Finanzbehörden weigern sich trotz verschiedenen Gesuchen seitens der SBB, diese für in Chiasso haltende Züge ebenfalls durchzuführen, und sie begründen dies mit folgenden Aussagen: Es sei zwischen Lugano und Chiasso keine Uebersicht über die Reisenden möglich, die wirklich nach Italien reisen wollen; die vorhandenen Zeiten zwischen Chiasso und Como (fünf Minuten Fahrzeit) seien viel zu kurz, um die notwendigen Kontrollen vorzunehmen. Ich ziehe daraus folgendes Fazit: Selbst wenn die technischen Bedingungen erfüllt sind, wird eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lugano und Mailand nur möglich werden, wenn es gelingt, speziell mit den zuständigen italienischen Grenzkontrollorganen eine Organisation aufzubauen, die die Kontrollen im Zug ermöglicht. Wir werden in dieser Richtung weiterarbeiten, und ich hoffe, dass Sie uns dabei helfen werden. Ich bitte Sie deshalb, die Motion als Postulat zu überweisen. Ueberwiesen als Postulat ~ Transmis comme postulat #ST# 90.996 Postulat Bircher Silvio Aenderungen bei Tages- und Familienkarten der SBB Cartes journalières et familiales CFF. Nouvelles formules Wortlaut des Postulates vom 14. Dezember 1990 Der Bundesrat wird eingeladen, 1. die SBB-Tageskarte, analog dem Zürcher Verkehrsverbund, in eine 24-Stunden-Karte umzuwandeln (um den gewandelten Verkehrs- und Reisebedürfnissen entgegenzukommen); 2. die Familienkarte auch für Grosseltern von Kindern gültig zu erklären, weil häufig ein ebenso enges Verhältnis zwischen diesen besteht wie zu den Eltern. Texte du postulat du 14 décembre 1990 Le Conseil fédéral est invité: 1. à transformer la carte journalière des CFF en carte valable 24 heures, comme l'a fait le groupement des entreprises de transports zurichois, pour s'adapter à l'évolution des besoins en matière de déplacements; 2. à étendre la validité de la carte familiale aux grand-parents, car ils sont souvent aussi proches de leurs petits-enfants que les parents le sont de leurs enfants. Mitunterzeichner-Cosignataires: Keine-Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort

Postulat Bircher Silvio 350 N 9 mars 1992 Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. August 1991 Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 août 1991 Tageskarten Die Schweizerischen Transportunternehmungen bieten Tages- und Familienkarten an und legen deren Benützungsbestimmungen sowie Preise in eigener unternehmerischer Verantwortung fest. Beide Fahrausweise sind dem marktwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen. Die Tageskarte in der heutigen Form entspricht den Marktbedürfnissen. Im Jahre 1990 wurden über 1,2 Millionen dieser beliebten Fahrausweise verkauft. Die Umwandlung in eine 24-Stunden-Karte brächte nur relativ wenigen Reisenden wirkliche Vorteile.

Anderserseits würden dadurch die Beachtung der Gültigkeitsdauer und die entsprechende Kontrolle wie auch der Kommunikationsaufwand erschwert. Familienkarten Die von den Schweizerischen Transportunternehmungen gewährte Familienvergünstigung ist die liberalste in Europa und entsprechend preisgünstig. Die Ausdehnung der Vergünstigung auf die Grosseltern würde faktisch zum Nulltarif für Kinder führen und die Ertragslage der Unternehmungen beeinträchtigen. Diese sind gezwungen, sowohl die Einnahmen zu maximieren als auch Vergünstigungen auf ihr kommerzielles Ergebnis hin zu untersuchen. Gemäss Transportgesetz (Art 9) stellen die Unternehmungen für ihre Leistungen Tarife auf, über welche das Bundesamt für Verkehr die Aufsicht ausübt (Art. 12). Es liegt nicht in der Kompetenz des Bundesrates, den Transportunternehmungen die Gestaltung der Fahrausweise vorzuschreiben. Schrittliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen. Bircher Silvio: Ich habe das Postulat in echter Sorge um die Entwicklung der Tarife beim öffentlichen Verkehr eingereicht Ich dachte, der Bundesrat würde zumindest die Form des Postulates akzeptieren, um den ganzen Fragenkomplex rund um die Familienkarte studieren und eventuell doch eine Änderung beantragen zu können. Ganz kurz zur Vorgeschichte: Wir bewegen uns in einem Zeitraum, wo wir wirklich Anstrengungen unternahmen, die Tarife attraktiver zu gestalten. Seit 1986, seit einem sogenannten Tarifverbilligungsbeschluss der beiden Räte, wurden unsere Tarife wirklich attraktiver. Wir hatten unser Handeln in den grossen Zusammenhang des Kampfes um eine bessere Luft, aber auch um weniger Energieverbrauch gestellt. Wir haben echte Erfolge vorzuweisen: Umsteigen hat stattgefunden; die Frequenzen bei den öffentlichen Bahnunternehmungen haben zugenommen. In jüngster Zeit aber - Sie erinnern sich - haben die Tarife wieder sehr stark angezogen. Innerhalb nur eines Jahres, im Mai 1991 und jetzt dann im Mai dieses Jahres, haben wir zum Teil massive Tariferhöhungen zu verzeichnen. In diesen Zusammenhang ist auch dieses Postulat zu stellen: Wir sollten mindestens bei speziellen Fahrausweisen versuchen, attraktiv zu bleiben, auch versuchen, Kundenwünschen entgegenzukommen, wo echte Bedürfnisse bestehen. Die Familienkarte ist ein Musterbeispiel dafür. Die Familienkarte ermöglicht, dass Kinder gratis reisen können. Es ist bis heute trotz zahlreichen Interventionen von Gruppen von Leuten, auch von direkt betroffenen Familienmitgliedern, nicht möglich gewesen, dass man die Familienkarte auch auf Grosseltern dieser Kinder erstreckt Das sieht in der Realität so aus: Wenn Grosseltern mit ihren sieben- oder achtjährigen Grosskindern reisen, müssen diese die halbe Taxe bezahlen, das heisst, sie bezahlen effektiv soviel wie Erwachsene mit einem Halbp reisabonnement. Es ist ein Missverhältnis, ein unverhältnismässiger Preissprung, wenn Sie aktive Geschäftsreisende, wenn Sie Erwachsene jeden Alters zum gleichen Betrag reisen lassen wie Kinder, die in den ersten Schuljahren sind und sich in Begleitung von Grosseltern befinden. Der Postulatstext ist die Einladung an den Bundesrat, das zu ändern. Dazu wäre eine Ausdehnung der Familienkarte der richtige Weg. Kommt hinzu - das war 1990 bei der Einreichung des Postulates noch nicht bekannt-, dass wir ab Mai dieses Jahres für die Familienkarte eine einmalige Gebühr von 20 Franken zu bezahlen haben. Man könnte also sagen: Damit wird auch von seiten der Benutzer ein gewisser fixer Beitrag geleistet, den man mit dieser Ausdehnung auf einen weiteren Familienkreis honorieren könnte. Der zweite Punkt des Postulates: die sogenannte Tageskarte. Diese sollte man, analog dem Zürcher Verkehrsverbund, auf eine Benützungsdauer von 24 Stunden erstrecken, d. h. auf volle 24 Stunden Gültigkeit: Sie lösen sie zu einem beliebigen Zeitpunkt, und von diesem Zeitpunkt an hat sie 24 Stunden Gültigkeit Das sind die beiden Anregungen dieses

Postulates. Ich wollte nicht zwei Vorstösse daraus machen, obwohl an sich zwei separate Ideen darin enthalten sind. Ich bitte Sie, dieser unverbindlichen Form des Postulates, die dem Bundesrat noch alle Möglichkeiten offen lässt, zuzustimmen und das Postulat zu überweisen. Bundesrat Ogi: Herr Bircher, Ihr Postulat hat sympathische Züge, aber ich muss Ihnen sagen, wir können nicht so weit entgegenkommen. Herr Bircher, Sie kennen die kritischen Töne, die bei jeder Rechnung und bei jedem Budget der SBB laut werden, wenn es um die 1,9 Milliarden Franken geht, die uns die SBB jedes Jahr kosten; deshalb können wir hier nicht noch mehr Leistungen erbringen. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass der Bund, wenn wir Ihr Postulat annehmen würden, wenn wir Ihre Vorstellung realisieren würden, in diesem Bereich die entsprechenden Kosten tragen müsste. Diese Kosten würden dann das Gesamtbudget und die Gesamtlast für den Bund erhöhen. Das ist heute nicht mehr zu verantworten. Ich muss auch sagen, dass die von den Schweizerischen Transportunternehmungen gewährten Familienvergünstigungen heute die liberalsten und - ich würde fast sagen - die grosszügigsten in Europa sind. Sie sind wirklich medaillenverdächtig; sie sind grosszügiger als in allen umliegenden Ländern. Wir dürfen hier einfach nicht weiter gehen. Wir haben Ihre Bemerkungen zur Rechnung und auch zum Budget zur Kenntnis genommen. Es sind kritische Bemerkungen. Ich habe sie auch in den Finanzkommissionen zur Kenntnis genommen. Deshalb können wir hier nicht weiter gehen. Wie gesagt, es wird schon viel getan, und namentlich für die Familien wird sehr viel getan; Sie wissen das. Aber irgendwo müssen wir Einhalt gebieten, weil der Bund für das, was Sie hier beschliessen würden, dann aufkommen müsste. Die Schweizerischen Transportunternehmungen sind für solche Entgegenkommen allein zuständig; es liegt also in ihrer eigenen unternehmerischen Verantwortung. Ich bitte Sie schweren Herzens - das muss ich sagen -, dieses Postulat abzulehnen, nicht zuletzt aufgrund finanzieller Überlegungen. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung des Postulates Dagegen 37 Stimmen 43 Stimmen

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Bircher Silvio Aenderungen bei Tages- und Familienkarten der SBB Postulat Bircher Cartes journalières et familiales CFF. Nouvelles formules In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 04 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.996 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1992 - 14:30 Date Data Seite 349-350 Page Pagina Ref. No 20 020 994 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.