

CH_VB 91.3089 vom 9. März 1992

Bundesverwaltung, 1992-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.3089

FR: CH_VB 91.3089 du 9 mars 1992

IT: CH_VB 91.3089 del 9 marzo 1992

Erwägungen

E. 9

März 1992 N 357 Motion Ziegler Jean des moyens de communication sur celle-ci. A ce niveau-là, il est clair qu'on ne prend plus en considération le fait que les investissements existent. Or, la voie de chemin de fer existe, elle est indispensable pour des liaisons internationales et il ne faut pas oublier que plus on l'utilise - même pour un trafic régional - plus l'investissement de base est rentabilisé. Mais évidemment, puisque cet objet est octroyé gratuitement aux CFF par la Confédération, le fait qu'on rentabilise cet investissement ou non n'entre pas en considération pour la comparaison des coûts. Donc, de ce point de vue, il vaudrait la peine de creuser un peu plus et d'examiner la question, non seulement selon les critères des CFF, mais aussi selon ceux de la conception globale des transports. Deuxièmement, qu'on le veuille ou non, à part quelques petites allusions dans le texte de la réponse, on continue à avoir l'impression que les transports dans cette région ne sont conçus que comme des transports régionaux jusqu'à la frontière. On a véritablement le sentiment que les liaisons internationales sont une chose et que les transports régionaux signifient pour cette région s'arrêter aux Verrières, côté suisse bien entendu, et pas 500 mètres plus loin, côté français, aux Verrières de Joux. Là, il manque véritablement une réponse disant: «Oui, nous avons réfléchi à une conception des transports régionale qui dépasse les frontières.» Au moment où un accord international sur le trafic a été conclu, où l'on s'approche de la signature d'un Espace économique européen, on peut imaginer que les transports au niveau régional soient planifiés au niveau des régions géographiques et non seulement des régions politiques. Troisièmement, il est admis dans la réponse que l'on connaît mal les besoins de la population et qu'il conviendrait de compléter l'information en la matière. Les CFF se déclarent prêts à exécuter une enquête complémentaire, tout en affirmant que ce n'est pas une raison pour adopter la motion. Je prétends que c'en serait en tout cas une pour adopter la motion sous forme de postulat. Les besoins de la population sont mal analysés. Lorsque l'on parle avec des gens de la région, ils disent: «Nous prendrions le train si les horaires correspondaient au moment où nous souhaiterions nous déplacer.» Nous estimons que c'est également un élément suffisant pour adopter notre motion sous forme de postulat. J'espère avoir convaincu M. le conseiller fédéral que le postulat mériterait d'être accepté pour des raisons de fond. Les questions de transports dans le Val-de-Travers doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie avant de passer automatiquement du rail à la route pour ce qui concerne le transport régional. Je vous prie, Monsieur le Conseiller fédéral, de ne pas sous-estimer non plus l'aspect psychologique de la question. Comment expliquer à une région préoccupée par ses transports régionaux, luttant pour ne pas être abandonnée par les CFF, gravement menacée par la crise économique, que l'on ne veut même pas examiner la question sous forme de postulat? Je vous prie d'accomplir ce pas dans notre direction. Bundesrat Ogi: Ich muss Ihnen gestehen: Wir können auch ein Postulat nicht zustimmen. Wir können einfach

nicht alles tun; es tut mir leid, Herr Borei. Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs im Val-de-Travers, Sie wissen es ganz genau, ist gering. Sie sagen, die Bürgerinnen und Bürger dieser Region «würden die Bahn benützen, wenn...» Ich bin jetzt seit vier Jahren und drei Monaten im Amt, und ich habe diesen Satz schon manches Mal gehört. Die Zahlen sind aber überall rückläufig; die Bahn wird nicht benützt-ich muss es ganz offen zugeben-, weil das Auto schneller ist, weil es vielleicht auch dienlicher ist und weil wir rascher am Ort sind, wo wir uns hinbegeben wollen. Deshalb müssen wir all die Versuche bekämpfen, die Optimierungsmassnahmen, die die SBB im Regionalverkehr anstreben, zu untergraben. Wir müssen uns dagegen wehren. Was Sie jeweilen in bezug auf Budgets und Rechnungen des öffentlichen Verkehrs sagen, klingt in unseren Ohren nach. Wir müssen glaubwürdig bleiben, Herr Borei, und eine klare Linie beibehalten. Im dritten Punkt Ihrer Motion schreiben Sie auch, dass wir eine rationellere Verwendung der vorhandenen Einrichtungen anstreben sollten. Das ist auch ein Auftrag, den wir angehen müssen. Wir müssen weiterhin entsprechend intensive Optimierungsanstrengungen unternehmen. Sie haben das gefordert Das Parlament fordert sie mit jeder Rechnung und mit jedem Budget der SBB. Wir müssen auch in der Lage sein, gewisse Umsetzungen von Massnahmen zu unterstützen. Es ist auch dafür zu sorgen, dass die Zuständigkeitsordnung in diesem Bereich gewahrt wird. Die SBB sind zuständig. Es liegt in ihrem unternehmerischen Spielraum, über diese Fragen zu entscheiden. Bundesrat und Parlament, das ist zuzugestehen, setzen wohl die wichtigsten Rahmenbedingungen. Die Angebotsgestaltung dagegen ist in erster Linie Sache der SBB. Diese Verantwortlichkeiten sind zu respektieren und klar zu kommunizieren. Dem Bundesrat scheint es daher unerlässlich, die Ablehnung der Motion zu beantragen. Die Ablehnung ist nicht nur rechtlich, sondern auch finanzpolitisch zu sehen, Herr Borei. Sie ist sogarfinanzpolitisch gefordert Die Ausgabenplafonierung gilt für den öffentlichen Verkehr ebenso wie für andere Bereiche. Ich muss Sie doch bitten, hier nicht mit zwei Ellen zu messen. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs - Sie wissen es, Sie sind Mitglied der Finanzkommission -wachsen derzeit überdurchschnittlich. Das gilt im allgemeinen und für den SBB-Bereich im besondern. Mit dem Massnahmenprogramm für die SBB haben wir A gesagt; jetzt müssen wir auch B sagen und dessen Vollzug unterstützen. Sonst werden die SBB die von uns erwarteten Einsparungen nie, aber auch gar nie realisieren können; das Klage lied, das immer wieder angestimmt wird, wird dann auch in Zukunft immer wieder zu hören sein. Wenn Sie sagen, Herr Borei, wir würden uns nicht dafür interessieren, wie es nach der Grenze weitergeht, dann ist das nicht ganz richtig. Sie wissen, dass wir mit den Franzosen diesbezüglich in ständigen Diskussionen sind. Aber es braucht natürlich, wie Sie das am Beispiel Porrentruy-Delle-Belfort zur Kenntnis nehmen können, immer beide Seiten. Die Franzosen machen in dieser Beziehung noch härtere Ueberlegungen und noch härtere Rentabilitätsrechnungen als wir. Deshalb möchte ich Sie einfach bitten, zu sehen, dass wir konsequent handeln müssen und dass wir hierauch die Postulatsform nicht akzeptieren können. Ich bitte den Rat, dem Bundesrat zu folgen und die Motion Borei auch als Postulat abzulehnen. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung des Postulates Dagegen 69 Stimmen 49 Stimmen #ST# 91.3280 Motion Ziegler Jean Missbräuchliche Preise in Speisewagen Wagons-restaurants. Prix abusifs Wortlaut der Motion vom 17. September 1991 Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB zu ersuchen, - das Bewirtschaftungsmonopol der Schweizerischen Speisewagengesellschaft für Speisen und Getränke aufzuheben; - die Subventionierung dieser Gesellschaft sofort einzustellen; - diesen Markt der freien Konkurrenz zu überlassen, da nur diese vor den vollkommen missbräuchlichen Preisen schützen kann, die den Fahrgästen gegenwärtig zugemutet wer-

den.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Borel François Oeffentlicher Verkehr im Val-de-Travers Motion Borel Transports publics au Val-de-Travers 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 primaverale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 04 Séance Seduta Geschäftsnummer 91.3089 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1992 - 14:30 Date Data Seite 355-357 Page Pagina Ref. No 20 020 999 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.