

CH_VB 93.2028 vom 16. Juni 1994

Bundesverwaltung, 1994-06-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.2028

FR: CH_VB 93.2028 du 16 juin 1994

IT: CH_VB 93.2028 del 16 giugno 1994

Erwägungen

E. 16

Juni 1994 761 Petitionen Am 18. November 1987 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament das erwähnte Geschäft Am 20. Juni 1989 hat der Ständerat als Erstrat beschlossen, auf die Vorlage einzutreten, die Detailberatung aber auszusetzen. Gleichzeitig hat er dem Bundesrat eine Motion der Verkehrskommission (ad 87.069) mit dem Auftrag überwiesen, eine neue Botschaft, oder zumindest eine Zusatzbotschaft, zum Geschäft 87.069 vorzulegen. Am 18. Juni 1990 war der Bundesrat bereit, drei der vier Punkte der Motion als Motion entgegenzunehmen. Am

E. 17

November 1993 schliesslich legte der Bundesrat den neuen Entwurf zur Revision des Eisenbahngesetzes (93.091) vor. Das Geschäft 87.069 ist damit formell in beiden Räten immer noch hängig, auch wenn es konkret durch die neue Vorlage 93.091 des Bundesrates ersetzt wurde, die auf die Motion zurückgeht und zurzeit in Beratung steht Hier ist anzumerken, dass diese Motion faktisch dieselbe Wirkung hatte wie eine Rückweisung an den Bundesrat Dieses Vorgehen wäre übrigens seinerzeit angebracht gewesen, denn dies hätte zur Folge gehabt, dass die neue Vorlage die zurückgewiesene ganz einfach ersetzt hätte und mit derselben Nummer versehen worden wäre. Da in unserem Falle der neue Entwurf den alten ersetzt, ist es am einfachsten, die Abschreibung des Geschäftes 87.069 zu beantragen. Dieses Vorgehen mag ungewöhnlich sein, da bis anhin noch nie ein Geschäft des Bundesrates abgeschrieben worden ist Deshalb war es notwendig, dem Antrag auf Abschreibung diese kurze mündliche Erklärung vorausgehen zu lassen. Angenommen -Adopté An den Nationalrat-Au Conseil national #ST# 94.3172 Postulat KVF-SR Neuordnung im öffentlichen Verkehr Postulat CTT-CE Réorganisation en matière de transports publics Wortlaut des Postulates vom 5. Mai 1994 Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob eine Neuordnung der Verantwortungen im öffentlichen Verkehr durch eine koordinierte Reform der einschlägigen Gesetze in dem Sinne vorzunehmen ist, dass die Bundesversammlung: - die Linien im Netz des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs, die von gesamtschweizerischer oder internationaler Bedeutung sind, festzulegen hat, wie auch die Kriterien für die Zuordnung von Linien zu im gemeinsamen Interesse von Bund und Kantonen liegenden Netzen und von Ortsverkehrsnetzen des öffentlichen Verkehrs; - die Verantwortungsbereiche von Bund, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmungen für die Planung, Entwicklung und Finanzierung der Angebote und der netzbezogenen Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs in den Grundzügen festsetzt Texte du postulat du 5 mai 1994 Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il y a lieu d'entreprendre une réorganisation de l'ordre de responsabilités en matière de transports publics grâce à une réforme coordonnée de la législation y relative; ce faisant, on veillera à ce que l'Assemblée fédérale: - détermine les lignes appartenant au réseau de

transports publics des personnes et des marchandises, d'intérêt national ou international, ainsi que les critères d'attribution des lignes aux réseaux d'intérêt commun de la Confédération et des cantons, et aux réseaux locaux de transports publics; - définit dans leurs principes les domaines de responsabilité de la Confédération, des cantons, des communes et des entreprises de transport en ce qui concerne la planification, le développement et le financement de l'offre et des infrastructures des transports publics liées au réseau. Gadiet Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Die KöV wollte nach ihrem ursprünglichen Konzept die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Bund zusätzlich über einen Netzbeschluss in dem Sinne sichern, dass die Bundesversammlung die Verantwortungsbereiche der Gemeinwesen für Planung, Entwicklung und Finanzierung der netzbezogenen Infrastrukturen zu ordnen und die Linien im Netz des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs von gesamtschweizerischer oder internationaler Bedeutung festzulegen hätte. Die Kommission konnte sich aber diesem Wunsch nicht anschliessen. Sie anerkennt indes, dass eine koordinierte Form der einschlägigen Gesetze, welche auch diese Anliegen abdeckt, als prüfenswert erscheint. Deshalb hat Ihre Kommission ein entsprechendes Postulat ausgearbeitet und beantragt Ihnen, es zu überweisen. Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Überwiesen - Transmis #ST# Petitionen - Pétitions 93.2028 Petition Bund schweizerischer Frauenorganisationen, Kommission für Berufsfragen Donna mobile, Forum Weiterbildung für die Frau, Luzern Für eine anerkannte Aus-, Fort- und Weiterbildung im Baukastensystem Pétition Alliance des sociétés féminines suisses, Commission des questions professionnelles Donna mobile, Forum de formation continue pour les femmes, Lucerne Pour une formation, une formation continue et un perfectionnement selon le système modulaire Ken Andreas (R, ZG) unterbreitet im Namen der Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur (WBK) den folgenden schriftlichen Bericht: 1. Mit der am 15. Juni 1993 eingereichten, 2549 Unterschriften tragenden Petition fordern die Unterzeichnenden, die bildungspolitisch notwendigen Reformen für ein Weiterbildungssystem einzuleiten, das den heutigen und zukünftigen Berufs- und Lebensbedingungen Erwachsener entspricht. Insbesondere sollen Teilabschlüsse als Elemente einer Weiterbildung im Baukastensystem anerkannt werden. Die Petentinnen und Petenten halten fest, dass die rasche Veränderung unserer Gesellschaft und Arbeitswelt eine breite und ganzheitliche Ausbildung verlange, die über die fachliche Kompetenz hinausgehe und durch wiederholtes Weiter-, Um- oder Neulernen ständig à jour gehalten werde. Lernwillige Frauen und Männer sind auf Bildungsangebote angewiesen, die die heutigen Berufs- und Lebensbedingungen Erwachsener berücksichtigen. Gefordert sind Ausbil-

Pétitions 762 16 juin 1994 dungswege, die in Stufen zu anerkannten Abschlüssen führen. Voraussetzung dazu sind aufeinander abgestimmte Bildungsbausteine, die nach dem Prinzip des Baukastensystems individuell kombiniert werden können. 2. Die Kommission befasste sich am 17. Mai 1994 mit der Petition. Sie stellte fest, dass Frau Nationalrätin Judith Stamm am 17. Juni 1993 eine gleichlautende, von 53 Ratsmitgliedern mitunterzeichnete Motion (93.3340) eingereicht hatte, die am 8. Oktober 1993 vom Nationalrat in Form eines Postulates überwiesen worden ist. 3. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass auf dem angesprochenen Gebiet der Aus- und Weiterbildung einiges in Bewegung ist. In modularer Form könnten insbesondere im Bereich der Weiterbildung verschiedene Massnahmen schon mit den bestehenden Rechtsgrundlagen verwirklicht werden. Als Beispiel wird die Möglichkeit genannt, eine höhere Fachprüfung in Etappen abzulegen. Der Bundesrat beabsichtigt denn auch, Massnahmen, die keine finanziellen

Konsequenzen haben und die keine Änderung des Berufsbildungsgesetzes erfordern, rasch in die Tat umzusetzen. Das Biga hat inzwischen die Entwicklung eines Baukastensystems der beruflichen Weiterbildung an die Hand genommen. Der Auftrag zur Erarbeitung eines Konzeptes soll in nächster Zeit vergeben werden. Ferner hat die Koordinationskonferenz «Erwachsenenbildung» ein Rechtsgutachten über die Verantwortlichkeiten für die Förderung der Erwachsenenbildung in Auftrag gegeben, um die Subventionspraxis in diesem Bereich zu überprüfen. 4. Die Kommission befürwortet die Zielrichtung der Petition. Mit einem baukastenförmigen Bildungssystem kann insbesondere den Frauen, deren Berufsweg oft nicht geradlinig verläuft, der Zugang zur Aus- und Weiterbildung erleichtert werden. Auch im europäischen Umfeld wird mehr und mehr zur Möglichkeit von Teilabschlüssen übergegangen. Wen Andreas (R, ZG) présente au nom de la Commission de la science, de l'éducation et de la culture (Csec) le rapport écrit suivant: 1. Par une pétition déposée le 15 juin 1993, munie de 2549 signatures, les signataires demandent que soient engagées les réformes nécessaires en matière de politique de l'éducation afin d'introduire un système de formation continue qui corresponde aux conditions d'existence et aux conditions professionnelles actuelles et à venir des adultes. Il s'agit en particulier de reconnaître les examens partiels en tant qu'éléments d'une formation continue selon le système modulaire. Les pétitionnaires affirment que les changements rapides de notre société et du monde du travail exigent une instruction vaste et globale, qui aille au-delà des compétences spécialisées et soit tenue à jour grâce à la pratique répétée de la formation continue, du recyclage et de formations nouvelles. Les personnes désireuses d'entreprendre une formation doivent pouvoir s'appuyer sur une offre qui corresponde aux conditions d'existence et aux conditions professionnelles actuelles. Sont visées, les formations qui mènent par étapes à des diplômes reconnus à la condition de constituer des unités de formation synchronisées qui peuvent être combinées individuellement selon le système modulaire. 2. La commission a traité la pétition le 17 mai 1994 et a constaté qu'une motion de même teneur (93.3340) avait été déposée par Mme Judith Stamm, conseillère nationale, le 17 juin 1993, motion munie de 53 signatures. Le 8 octobre 1993 le Conseil national a transmis la motion sous forme de postulat. 3. La commission a pris acte du fait que les choses bougent dans les domaines de formation et de formation continue visés par la pétition. Il est d'ores et déjà possible, dans le domaine de la formation continue en particulier de mettre en oeuvre diverses mesures au moyen des bases juridiques existantes. On mentionne par exemple le cas des examens des hautes écoles spécialisées subis par tranches. Le Conseil fédéral a par ailleurs l'intention de concrétiser rapidement des mesures dénuées de conséquences financières et qui n'exigent pas de modification de la loi sur la formation professionnelle. En outre, l'Ofiamt travaille, en collaboration avec des experts externes, à l'élaboration d'un système de formation et de formation continue modulaire. Prochainement l'ordre d'élaborer un concept doit être conféré. De plus, la conférence de coordination «formation des adultes» a donné un mandat pour le dépôt d'un avis de droit sur les responsabilités en matière d'encouragement de la formation des adultes afin d'examiner la pratique d'octroi de subventions dans ce domaine. 4. La commission appuie les buts de la pétition. Le système modulaire dans le sens d'une formation récurrente permet en particulier aux femmes qui n'ont pas suivi une formation professionnelle linéaire de bénéficier d'un accès facilité à la formation continue. Egaleme nt dans l'entourage européen il est de plus en plus souvent procédé à la possibilité d'examens partiels. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt einstimmig, die Petition an den Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen. Proposition

de la commission La commission propose, à l'unanimité, de transmettre la pétition au Conseil fédéral pour qu'il en prenne acte. Angenommen -Adopté 94.2008 Pétition Parti Ecologie et Liberté und Parti Ouvrier et Populaire Gegen den Abbau von SBB-Linien im Kanton Neuenburg Pétition Parti Ecologie et Liberté et Parti Ouvrier et Populaire Contre la suppression de lignes CFF dans le canton de Neuchâtel Gad/ent Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht: Mit Eingabe vom 14. Mai 1993 reichten die Parti Ecologie et Liberté von Neuenburg und die Parti Ouvrier et Populaire von La Chaux-de-Fonds eine Petition ein. Die Petenten fordern das Parlament auf, die Vorschläge betreffend den Abbau von SBB-Linien im Kanton Neuenburg abzulehnen. Sie begründen ihre Eingabe insbesondere mit den für den Kanton Neuenburg durch den Abbau von SBB-Linien zu erwartenden wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und kulturellen Auswirkungen. Erwägungen der Kommission Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 7. April 1994 mit dieser Eingabe sowie einer Stellungnahme des EVED. Sie kommt zu folgenden Schlüssen: 1. Der Petitionstext ist allgemein gehalten. Aus dem Kontext ist zu vermuten, dass es sich um eine Reaktion auf den Bericht der Groupe de réflexion über die Zukunft der SBB handelt In diesem Bericht wird auch die schlechte Kostendeckung einiger Linien im Jura erwähnt und vorgeschlagen, diese Linien statt durch die SBB gegebenenfalls durch Privatbahnen betreiben zu lassen. 2. Angesichts der stetig steigenden Belastung des Bundes durch die SBB muss ein politischer Entscheid gefällt werden, ob eine Richtungsänderung erwünscht ist und wie eine solche konkret aussehen kann. Die Groupe de réflexion hat deshalb den Auftrag erhalten, verschiedene Wege aufzuzeigen, wie das Wachstum der Bundesbelastung durch die SBB allenfalls gebremst werden kann. Die im Bericht der Expertengruppe gemachten Vorschläge

16. Juni 1994 763 Petitionen müssen erst noch politisch gewertet werden. Auch die Kantone werden Gelegenheit erhalten, sich hierzu zu äussern. Die Groupe de réflexion macht in ihrem Bericht mit Blick auf eine rentablere Leistungserbringung Aussagen zur Redimensionierung des Netzes. Diese Linien werden namentlich aufgeführt, darunter auch einige Linien im Jura Die Ausführungen basieren auf grundsätzlichen Überlegungen. Konkrete Schritte, etwa die Aufhebung, wurden für den Einzelfall nicht vorgeschlagen. Die Groupe de réflexion hat damit aber klare Fakten zur finanziellen Situation der SBB aufgezeigt Es liegt nun am Bundesrat, allfällige Anträge der SBB auf Stilllegung jeglicher Linien genau zu überprüfen und sicherzustellen, dass die betroffenen Regionen, sei das im Jura oder andernorts, auch weiterhin mit einem sowohl den Bedürfnissen als auch den finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand entsprechenden Angebot an öffentlichem Verkehr bedient werden. Die eidgenössischen Räte werden sich schliesslich mit dem Bericht und den Anträgen des Bundesrates zu befassen und diese im Detail zu prüfen haben. Gadiant Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant: Le 14 mai 1993, le Parti Ecologie et Liberté de Neuchâtel et le Parti Ouvrier et Populaire de La Chaux-de-Fonds ont déposé une pétition par laquelle ils invitent le Parlement à rejeter les propositions concernant la suppression de lignes CFF dans le canton de Neuchâtel. Ils motivent leur pétition essentiellement en invoquant les conséquences économiques, écologiques, sociales et culturelles prévisibles pour le canton de Neuchâtel en cas de suppression de lignes CFF. Considérations de la commission La Commission des transports et des télécommunications a traité cette requête ainsi que la prise de position y relative du DFTCE dans sa séance du 7 avril 1994. Elle est parvenue aux conclusions suivantes: 1. Le texte de la pétition est

général. Le contexte permet de présumer qu'il s'agit d'une réaction au rapport du groupe de réflexion sur l'avenir des CFF qui fait par ailleurs allusion à la couverture déficitaire des coûts de quelques lignes dans le Jura et qui propose d'exploiter ces lignes par des compagnies privées au lieu des CFF. 2. Considérant la charge continuellement croissante des CFF sur la Confédération, une décision politique doit être prise sur la question de savoir si une modification d'orientation est souhaitable et quelles peuvent en être les modalités concrètes. C'est pourquoi le groupe de réflexion a reçu le mandat d'indiquer diverses possibilités, des CFF au besoin, de freiner la croissance de la charge de la Confédération. Les propositions du rapport du groupe d'experts doivent d'abord faire l'objet d'une évaluation politique. Les cantons auront d'ailleurs la possibilité de s'exprimer à ce sujet. Dans son rapport, le groupe de réflexion fait allusion à un redimensionnement du réseau en envisageant une prestation de services plus rentable. Les lignes en question sont énumérées, parmi lesquelles figurent quelques lignes dans le Jura. Ces énumérations se fondent sur des réflexions de fond. Aucun cas concret de suppression de lignes n'a été proposé. Ce faisant, le groupe de réflexion a mis en évidence des faits nets à propos de la situation financière des CFF. C'est désormais au Conseil fédéral d'examiner les éventuelles propositions des CFF de désaffecter certaines lignes et de garantir que les régions touchées, dans le Jura ou ailleurs, puissent être desservies par une offre correspondant et à la demande et aux possibilités financières des collectivités publiques. Les Chambres fédérales devront traiter le rapport et les propositions du Conseil fédéral en détail.

Antrag der Kommission Die Kommission beantragt, die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen. Proposition de la commission La commission propose de transmettre la pétition au Conseil fédéral pour qu'il en prenne acte. Angenommen -Adopté

94.2010 Pétition Egli Markus TGV-Halt in Les Verrières Pétition Egli Markus Arrêt du TGV aux Verrières Gadiant Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht: Mit Eingabe vom 10. September 1993 reichte Markus Egli eine Petition ein. Der Petent fordert, dass der TGV in Les Verrières anzuhalten habe. Er begründet seine Eingabe insbesondere mit der Bedeutung von Les Verrières als Grenzstation, der Verbesserung des Regionalverkehrs sowie dem Umweltschutz. Erwägungen der Kommission Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 7. April 1994 mit dieser Eingabe. Sie hält dazu folgendes fest: Gemäss internationaler Vereinbarung zwischen der SNCF und den SBB gilt der Bahnhof Pontarlier als internationaler Grenzbahnhof. Die internationalen Reisezüge halten nur aus bahnbetrieblichen Gründen an den Grenzbahnhöfen an. Auf diese Art ist es möglich, die internationalen Züge ohne unnötige Zeiteinbusse durchfahren zu lassen. Im übrigen ist zu betonen, dass die internationalen Züge nicht zur Abdeckung der Bedürfnisse des Regionalverkehrs eingesetzt werden können. Gadiant Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant: Par une requête datée du 10 septembre 1993, M. Markus Egli a déposé une pétition demandant que le TGV s'arrête aux Verrières. M. Egli fait valoir notamment l'importance des Verrières en tant que gare frontière, ainsi que des impératifs d'amélioration du trafic et de protection de l'environnement

Considérations de la commission La Commission des transports et des télécommunications s'est penchée sur cette requête lors de sa séance du 7 avril 1994. Elle est parvenue aux conclusions suivantes: Aux termes d'un accord international passé entre la SNCF et les CFF, la gare de Pontarlier bénéficie d'un statut de gare frontière. Les trains internationaux de voyageurs ne s'arrêtent aux gares frontière que pour des raisons d'exploitation, ce qui permet aux trains internationaux de

circuler sans perte de temps inutile. Il convient de souligner par ailleurs que les trains internationaux ne peuvent servir à la couverture des besoins du trafic régional. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben. Proposition de la commission La commission propose à l'unanimité de prendre connaissance de la pétition sans y donner suite.
Angenommen -Adopté

Pétitions 764 16 juin 1994 94.2011 Petition Thurgauisches Petitionskomitee für den öffentlichen Verkehr Kein Abbau des öffentlichen Verkehrs im Thurgau Pétition Comité de pétition thurgovien pour le transport public Pas de démantèlement du transport public en Thurgovie Gadiant Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht: Mit Eingabe vom 7. Oktober 1993 reichte das Thurgauische Petitionskomitee für den öffentlichen Verkehr eine Petition ein. Die Petenten fordern das Parlament auf, sich für die folgenden Ziele einzusetzen: - Förderung statt Abbau des öffentlichen Regionalverkehrs, speziell im Kanton Thurgau; - Sicherung und Verbesserung der Anschlüsse von Bahn und Bus an die Schnellzüge; - kein Abbau im Güterverkehr auf der Schiene. Erwägungen der Kommission Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 7. April 1994 mit dieser Eingabe. Sie kommt zu folgenden Schlüssen: Vorab ist festzuhalten, dass sich die Situation im Kanton Thurgau gleich darstellt wie in den anderen Kantonen. Bei den Arbeiten über den regionalen Personenverkehr haben die SBB vom Budget, welches vom Parlament verabschiedet wurde, auszugehen. Die Überprüfung der Zugsleistungen und auch der einzelnen Linien unter dem Blickwinkel der Rationalisierung des Betriebs in den Regionen ist dabei unumgänglich. Dabei gehen die SBB jedoch davon aus, dass eine flächendeckende Erschliessung nötig ist und am Stundentakt grundsätzlich festgehalten werden soll. Bevor Entscheide fallen, werden die Kantone angehört. Die SBB wollen bis zirka Mitte Jahr zu Entscheiden kommen; in der zweiten Jahreshälfte wird dann das offizielle Verfahren mit den Rekursmöglichkeiten anlaufen. Demgegenüber ist kein Abbau von Cargo Domizil, sondern lediglich ein anderes Zentrum vorgesehen. Der Bundesrat hat den diesbezüglichen Entscheid bereits 1993 getroffen. Gadiant Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant: Le 7 octobre 1993, le Comité de pétition thurgovien pour le transport public a déposé une pétition aux termes de laquelle il est demandé au Parlement: - de promouvoir les transports publics régionaux plutôt que de les démanteler, et ce tout particulièrement dans le canton de Thurgovie; - de garantir et d'améliorer les correspondances entre bus et trains régionaux d'une part, trains express d'autre part; - de ne pas prendre de mesures qui se traduiraient par une réduction du volume des marchandises transportées par le rail. Considérations de la commission La Commission des transports et des télécommunications a examiné cette pétition à sa séance du 7 avril 1994. Ses conclusions sont les suivantes: Il convient en premier lieu de rappeler que la situation du canton de Thurgovie est la même que dans les autres cantons. En ce qui concerne le trafic voyageurs au niveau régional, les CFF prennent leurs décisions en fonction du budget que le Parlement leur a alloué. Pour pouvoir respecter ces contraintes budgétaires, les CFF doivent impérativement mettre en oeuvre une rationalisation des transports régionaux, en étudiant notamment la rentabilité de certaines lignes et de certaines structures d'organisation. Ils n'en restent pas moins convaincus, pour autant, de la nécessité de maintenir un réseau qui permette l'accès à toutes les parties du territoire et de conserver le principe de la cadence horaire. Aucune décision ne sera prise avant que les cantons

concernés n'aient été entendus. Pour ce qui est du calendrier, les premières décisions, au moins, devraient tomber à la fin du premier semestre 1994; ainsi, le second semestre pourra voir l'engagement de la procédure officielle, avec les moyens de recours prévus par la loi. Par ailleurs, en ce qui concerne Cargo Domicile, il est prévu, non pas de démanteler ce service, mais de transférer ailleurs l'un de ses centres. Cette décision avait déjà été prise par le Conseil fédéral en 1993. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt, die Punkte 1 und 2 dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen, vom Punkt 3 Kenntnis zu nehmen, ihm aber keine Folge zu geben. Proposition de la commission La commission propose de transmettre les points 1 et 2 au Conseil fédéral afin qu'il en prenne connaissance, mais de ne pas donner suite au point 3. Angenommen -Adopté 94.2016 Pétition Egli Markus Rauchverbot auf Bahnhofarealen Pétition Egli Markus Interdiction de fumer dans les trains et dans les gares Gadiant Ulrich (V, GR) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht: Mit Eingabe vom 17. November 1993 reichte Markus Egli eine Petition ein. Der Petent fordert, dass auf Bahnhofarealen nicht geraucht und kein Feuer entfacht werden darf. Er begründet seine Eingabe insbesondere mit einer lebenswichtigen Erhöhung der Sicherheit im Schienenverkehr mit diesen Massnahmen. Erwägungen der Kommission Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich an ihrer Sitzung vom 7. April 1994 mit dieser Eingabe sowie einer Stellungnahme des EVED befasst Sie kommt zu folgenden Schlüssen: Der Anteil der Raucher in der Schweiz, gemessen an der Gesamtbevölkerungszahl, nimmt stetig ab. Gerade im Pendlerverkehr, meist mit überfüllten Zügen in Spitzenzeiten, bringt der Tabakrauch für Nichtraucher, die offensichtlich deutlich überwiegen und zum Teil wohl oder übel in Raucherabteilen reisen müssen, erhebliche Unannehmlichkeiten. Aus diesen Gründen hat das Bundesamt für Verkehr bereits im April 1989 reagiert und den Bahnen empfohlen, auf Nahverkehrsstrecken mit einer Fahrzeit von maximal 30 bis 40 Minuten die Raucherabteile aufzuheben. Eine grosse Zahl der Verkehrsunternehmen sind bisher dieser Empfehlung nachgekommen. So herrscht z. B. auf der Zürcher S-Bahn in den Doppelstockwagen gegenwärtig ein Rauchverbot Bis 1997 werden schrittweise sämtliche Fahrgastabteile von Pendelzugkompositionen, welche auf Strecken mit maximaler Fahrzeit von 30 Minuten zwischen den Zentren verkehren, auf Nicht-

16. Juni 1994 765 Petitionen raucher umgerüstet. Eine Unité de doctrine wäre ideal. Man muss sich aber bewusst sein, dass sie sich z. B. bei Durchgangslinien nur schwer verwirklichen liesse. Bei neuen Reisezugwagen für den Schnellzugsverkehr beträgt der Anteil der Raucherplätze nur noch ein Drittel des verfügbaren Angebotes. Zudem werden bei Revisionsarbeiten laufend ältere Wagen an diesen Standard angepasst Hier wird diese aktuelle Situation beibehalten. Es muss akzeptiert werden, dass bei einer Minderheit von Fahrgästen der Tabakgenuss zu einer gemütlichen Zugsfahrt gehört, wie z. B. das Zeitungslesen oder ein Genuss von Getränken jeglicher Art. Dem störenden Rauch kann sich der Nichtraucher entziehen, indem er seinen Platz in einem Nichtraucherabteil einnimmt Im Intercity- oder im grenzüberschreitenden Verkehr können zudem Plätze gezielt in Nichtraucherabteilen reserviert werden. Sofern sich der rauchende Fahrgast an die elementarsten Vorsichtsmassnahmen hält - keine brennenden Raucherwaren in den Papierkorb oder zum Fenster hinauszufegen -, besteht keine Brandgefahr im Zug. Vorkommnisse, wie sie in letzter Zeit aus der Presse zu erfahren waren, basieren auf mutwilliger Brandstiftung. Für die Sicherheit auf Bahnhofarealen bei der Durchfahrt von Güterzügen mit Gefahrgutladungen sind verschiedene betriebliche und technische Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden. Um die mit dem Transport verbundenen

Risiken so gering wie möglich zu halten, hat der Gesetzgeber nationale und internationale Sicherheitsvorschriften erlassen, die aufgrund von Erfahrungen ständig weiter entwickelt werden. Durch diese Vorkehrungen wird nicht etwa der Bedrohung durch offenes Feuer oder glühende Zigarettenstummel entgegengewirkt, sondern der um einiges grösseren Gefahr, dass blockierende Räder oder Bremsklötze einen über längere Zeit dauernden Funkenregen erzeugen und somit den Tankinhalt entzünden könnten. Die Tatsache, dass sich auf dem Netz der Schweizer Bahnen bis heute keine derartigen Unfälle ereignet haben, zeugt von der Wirksamkeit der diesbezüglich getroffenen Massnahmen. Es wäre unrealisierbar, entlang und über sämtlichen Bahntrassen eine eigentliche Sperrzone errichten zu wollen, in der das Entfachen von offenem Feuer untersagt würde. Die Anstösser müssten auf das Verbrennen von Gartenabfällen und das Grillieren verzichten und bei Wanderwegen und Strassen, welche den Gleisen entlang führen, wären entsprechende Signalisationsstafeln unabdingbar. Ähnliche Vorschriften wären konsequenterweise auch entlang allen Strassen, Überführungen, Fabrikanlagen usw. anzuwenden. Eine absolute Sicherheit gibt es nicht. Mit Recht darf jedoch gesagt werden, dass die Bahnen ihre diesbezüglichen Verpflichtungen gegenüber den Reisenden, der Gesamtbevölkerung und der Umwelt ernst nehmen, dabei wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es Raucher gibt. Das Rauchen wird dort untersagt, wo dadurch eine besondere Gefährdung entsteht oder Mitmenschen unnötig belästigt werden. Ein Mehr dürfte von der Bevölkerung kaum die notwendige Akzeptanz finden.

Gadient Ulrich (V, GR) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant: Le 17 novembre 1993, M. Markus Egli a déposé une pétition par laquelle il demande que soit instaurée une interdiction de fumer et de faire du feu dans les gares, le long des voies et dans les trains, en invoquant notamment la nécessité d'accroître la sécurité du trafic ferroviaire. Considérations de la commission Ayant examiné le 7 avril 1994 cette pétition ainsi que l'avis du DFTCE, la Commission des transports et des télécommunications a fait les constatations suivantes: Les non-fumeurs, qui constituent à l'évidence la grande majorité des pendulaires, sont incommodés par la fumée du tabac lorsqu'ils prennent le train pour se rendre à leur travail ou pour en revenir, d'autant plus que, les trains étant souvent bondés aux heures de pointe, ils se trouvent parfois contraints de voyager en compartiment fumeurs. D'autre part, il apparaît que le nombre des fumeurs ne cesse de diminuer par rapport à la population totale. Dès le mois d'avril 1989, face à ce double constat, l'Office fédéral des transports a recommandé aux compagnies ferroviaires de supprimer les compartiments fumeurs sur les trajets courts (d'une durée de 30 à 40 minutes maximum), ce que la plupart d'entre elles ont fait. Par exemple, il est aujourd'hui interdit de fumer dans les voitures à deux niveaux du RER zurichois. D'autre part, d'ici à 1997, tous les compartiments fumeurs des trains navettes effectuant des trajets de 30 minutes maximum entre deux centres urbains seront progressivement réaménagés en compartiments non-fumeurs. L'idéal serait d'étendre cette action à l'ensemble du réseau, mais il faut comprendre qu'une telle mesure est difficile à mettre en oeuvre sur des lignes à longue distance. Conformément à la nouvelle norme applicable aux nouvelles voitures pour trains directs, avec laquelle les voitures déjà en circulation sont d'ailleurs également progressivement mises en conformité, il n'est plus réservé aux fumeurs qu'un tiers de l'espace utile total. Cette répartition spatiale sera maintenue, car il faut admettre que pour certains, et même s'ils ne constituent qu'une minorité, la fumée du tabac fait partie des agréments du voyage, au même titre que la lecture du journal ou la consommation d'une boisson. Pour s'y soustraire, il suffit de faire le trajet en compartiment non-fumeurs, ce qui

est d'ailleurs d'autant plus aisé dans les trains intervilles ou internationaux qu'il est possible d'y réserver sa place dans un tel compartiment. Pour ce qui est des risques d'incendie liés à la consommation du tabac dans les trains, ils sont nuls pour peu que le fumeur se tienne à quelques mesures de précaution élémentaires, consistant essentiellement à ne pas jeter de mégot non éteint dans la corbeille ou par la fenêtre. Les incendies dont la presse a fait état récemment se sont en effet tous révélés être d'origine criminelle. Différentes mesures de sécurité (d'ordre technique ou touchant l'exploitation) ont été prises pour prévenir dans les gares les risques liés au passage des trains transportant des marchandises dangereuses. Il a notamment été édicté aux plans national et international des normes de sécurité, actualisées en permanence, qui visent d'ailleurs moins à lutter contre les dangers pouvant résulter de la présence d'un feu ou d'un mégot incandescent qu'à prévenir les risques d'embranchement d'un réservoir dus aux gerbes d'étincelles qui peuvent accompagner le freinage d'un train. Le fait qu'aucun accident de ce genre ne se soit à ce jour produit en Suisse prouve l'efficacité des mesures qui ont été mises en oeuvre. Il ne serait guère réaliste de vouloir instaurer une interdiction généralisée de faire du feu le long des voies ferrées: non seulement cela équivaldrait à interdire aux riverains de brûler leurs déchets de jardin et de faire usage du barbecue, mais il faudrait également apposer des panneaux de signalisation sur toutes les routes et chemins situés dans la zone concernée. Par ailleurs, la logique voudrait en ce cas que les environs de toutes les routes, passages supérieurs, usines, etc, soient soumis à une réglementation analogue. La sécurité absolue n'existe pas. Pourtant, on peut affirmer que les compagnies ferroviaires font ce qui est en leur pouvoir pour assurer celle des voyageurs, de la population et de l'environnement. Conscientes des intérêts divergents des fumeurs et des non-fumeurs, elles interdisent de fumer lorsque ce qui est un plaisir pour les uns représente pour les autres une gêne ou même un risque. C'est sans doute le plus qu'elles puissent faire: il est peu probable que le public accepte des mesures plus contraignantes. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben. Proposition de la commission La commission propose de prendre connaissance de la pétition sans y donner suite.

Pétitions 766 16 juin 1994 Angenommen - Adopté 94.2018 Petition Mouvement humaniste Gewinne der Banken Pétition Mouvement humaniste Bénéfices bancaires Slimmen Rosmarie (C, SO) unterbreitet im Namen der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) den folgenden schriftlichen Bericht: Das Mouvement humaniste fordert in seiner Petition vom 6. September 1993 eine gesetzliche Regelung, die von den Schweizer Banken verlangt, sich solidarisch zu verhalten und - nach Konsolidierung ihrer Reserven und Sicherstellung einer Gewinnmarge - einen Teil ihrer Gewinne auf die Wirtschaft und Gesellschaft im Inland und gar im Ausland umzuverteilen. Dabei werden verschiedene Möglichkeiten vorgeschlagen: - Umverteilung in Form flüssiger Mittel auf die meistgefährdeten Bereiche des öffentlichen und privaten Sektors; - Senkung der Zinssätze für den primären und den sekundären Sektor; - Vorzugszinsen für neu gegründete Unternehmungen sowie für solche, die sich vorübergehend in Schwierigkeiten befinden; - Verlängerung der Tilgungsfristen und erleichterte Bedingungen bei den Zinszahlungen für juristische und natürliche Personen mit finanziellen Schwierigkeiten; - Erlass oder Senkung der Schulden der öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder des produzierenden Primär- und Sekundärsektors; - Finanzierung von öffentlichen und privatwirtschaftlichen Vorhaben des primären und sekundären Sektors; - Naturalausgleich der Schuldentilgung für leistungsfähige Unternehmen mit konjunkturbedingten Schwierigkeiten; - Erleichterung des

Kreditzuganges für leistungsfähige Unternehmen, die sich aber aus denselben Gründen in Liquiditätsengpässen befinden; - Finanzierung der Forschung und der Sozialhilfe.

Erwägungen der Kommission Die Kommission befasste sich am 14. April 1994 mit dieser Petition. Nach ihrer Auffassung kann den Banken, objektiv betrachtet, kein unmoralisches oder politisch falsches Verhalten angelastet werden. Vor allem sollte nicht der Idee Vorschub geleistet werden, dass ein Wirtschaftszweig bestraft wird, sobald er floriert. Der Petition liegen falsche Vorstellungen über das Bankenwesen zugrunde. Spezielle Abgaben für Banken wären verfassungswidrig und steuerrechtlich nicht zulässig. Durch eine auferzwungene Senkung der Hypothekenzinssätze würden die Schwierigkeiten nur noch vergrößert. Auch muss daran erinnert werden, dass die Grossbanken zwei Drittel ihrer Geschäfte im Ausland tätigen und ihre Gewinne demzufolge dort erwirtschaften.

Simmen Rosmarie (C, SO) présente au nom de la Commission de l'économie et des redevances (CER) le rapport écrit suivant: Le Mouvement humaniste a déposé le 6 septembre 1993 une pétition qui demande la mise en place d'une législation visant à faire des banques suisses des partenaires plus équitables par une redistribution d'une partie de leurs bénéfices dans le circuit économique et social de notre pays, voire à l'extérieur. Ceci après consolidation de leurs réserves et dégagement d'une marge bénéficiaire qui leur reste acquise. Les options possibles sont: - Redistribution sous forme de liquidités aux secteurs public et privé qui sont les plus menacés; - baisse des taux d'intérêts pour les secteurs prioritaires, c'est-à-dire le primaire et le secondaire; - taux d'intérêts préférentiels pour les entreprises en phase de lancement ainsi que celles qui se trouvent momentanément en difficultés; - prolongement des délais de remboursement des intérêts et amortissements pour les personnes morales et privées en difficultés; - remise ou abaissement de dettes pour les collectivités publiques ou des secteurs productifs prioritaires du primaire et du secondaire; - financement de projets d'utilité publique ou privée des secteurs prioritaires; - compensation en nature du remboursement d'une dette pour les entreprises viables, mais en difficultés pour raisons conjoncturelles; - faciliter les lignes de crédit pour les entreprises viables mais en manque de liquidités pour les mêmes raisons; - financement de la recherche et de l'aide sociale. Considérations de la commission La commission a traité cet objet le 14 avril 1994. Elle estime que l'on ne peut pas dire, objectivement, que les banques se comportent d'une manière immorale ou politiquement fausse. Il ne faudrait surtout pas donner l'idée qu'à partir du moment où une branche va bien, on doit la punir. Derrière cette pétition se cachent de fausses représentations du monde des affaires bancaires. Soumettre les banques à des taxes spéciales serait contraire à la constitution et ne serait pas admissible en matière de droit fiscal. Baisser les taux hypothécaires de manière contraignante ne ferait qu'accroître les difficultés. Il faut aussi rappeler que les grandes banques font les deux tiers de leurs affaires à l'étranger et que c'est de là que proviennent leurs bénéfices. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben. Proposition de la commission La commission propose, à l'unanimité, de prendre connaissance de la pétition sans y donner suite.

Angenommen - Adopté 94.2020 Petition Wälchli Philipp Verschiedene Verfassungs- und Gesetzesänderungen Pétition Wälchli Philipp Diverses modifications de lois et de la constitution Salvioni Sergio (R, TI) unterbreitet im Namen der Kommission für Rechtsfragen (RK) den folgenden schriftlichen Bericht: Mit Eingabe vom 23. Februar 1994 reichte Philipp Wälchli eine Petition ein. Der Petent fordert verschiedene Verfassungs- und Gesetzesänderungen. Erwägungen der Kommission Die Kommission für Rechtsfragen befasste sich an ihrer Sitzung vom 14. April 1994 mit dieser Eingabe. Sie hält dazu fol-

gendesfest:

16. Juni 1994 767 Petitionen Die Kommission vertritt die Meinung, dass die Petition an den Bundesrat übermittelt werden soll, mit der Bitte, die Vorschläge und Anregungen des Petenten bei der Vorbereitung allfälliger Gesetzgebungsvorhaben, für welche diese von Belang sein könnten, in Betracht zu ziehen. Salvioni Sergio (R, TI) presente au nom de la Commission des affaires juridiques (CAJ) le rapport écrit suivant: Par requête du 23 février 1994 M. Philipp Walchli a déposé une pétition demandant diverses modifications de lois et de la constitution. Considérations de la commission La Commission des affaires juridiques a examiné cette requête lors de sa séance du 14 avril 1994. Elle est parvenue aux conclusions suivantes: La commission estime qu'il y a lieu de transmettre la pétition au Conseil fédéral en le priant de prendre en considération, en fonction de leur importance, les suggestions émises par le pétitionnaire lors de la préparation d'éventuels projets législatifs. Antrag der Kommission Die Kommission beantragt, die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen. Proposition de la commission La commission propose de transmettre la pétition au Conseil fédéral afin qu'il en prenne connaissance. Angenommen -Adopté 94.2021 Petition Altmann Bernhard Strafklagen gegen den Bundesrat Pétition Altmann Bernhard Plaintes pénales contre le Conseil fédéral Salvioni Sergio (R, TI) unterbreitet im Namen der Kommission für Rechtsfragen (RK) den folgenden schriftlichen Bericht:

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