

Aber wir machen mehr aufgrund von Beschlüssen des Parlamentes: Wir bauen nämlich diese heutigen Strecken aus, erst den Lötschberg auf Doppelspur, dann den Simplon inklusive Domodossola, und die Gotthard-Bergstrecke. Im nächsten Jahrzehnt haben wir eine Kapazität von 26 Millionen Tonnen auf diesen beiden Transitstrecken für den Nord-Süd-Transit zur Verfügung. Jetzt halten Sie sich vor Augen: diese 9,5 Millionen Tonnen, die wir 1982 im Transitverkehr hatten, und die 26 Millionen Kapazität, die wir in den neunziger Jahren haben werden, und die durchschnittliche Jahreszuwachsquote von 200 000 Tonnen. Es fällt mir nicht leicht, das hier als Bündner in dieser Klarheit zu sagen: Man darf nicht im Ernst davon sprechen, dass dieser Entscheid hinausgeschoben worden sei. Wir können heute einfach nicht über einen Baubeschluss, ob Gotthardbasistunnel oder Ostalpenbahn (Splügen) diskutieren. Die Kapazitätsreserven sind so gross, dass eine Nachfrage für weitere 25 Millionen Gütertonnen – bei einem Gotthardbasis- oder Splügentunnel geht es um so viel, das ergäbe total annäherungsweise nun das Fünffache von dem, was wir jetzt transitieren –, nicht angenommen werden kann. Der Bundesrat hat keinen Nullentscheid getroffen und auch nichts in die fernere Zukunft verschoben. Er hat klar entschieden, aufgrund von realistischen Annahmen.

Zum Andreaskreuz, liebe Frau Meier, ist mir ein böses Bild vor Augen gekommen. Was wir auf alle Fälle vermeiden wollen, wäre ein Kreuz als Mahnmal für eine total verfehlte Investitionspolitik. Worum geht es jetzt? Das Parlament hat 1976 viele hundert Millionen Franken für den Ausbau am Lötschberg und am Simplon bewilligt; der Ausbau ist in vollem Gange und wird dann die zusätzlichen Kapazitäten in den neunziger Jahren zur Folge haben. Nun muss es darum gehen – und das ist erste Priorität –, dass wir diese zusätzlichen Kapazitäten, wenn die Nachfrage besteht, auch ausschöpfen können. Dafür fehlt heute noch eine wesentliche Voraussetzung, nämlich die Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecke ab Basel. Wenn der BLS-Ausbau fertig ist, haben wir dort die Kapazität ab Brig bis Domodossola und südwärts nach Mittelitalien; aber wir haben die Kapazität nicht von Basel bis Spiez. Es darf aber doch nicht sein, dass wir Löcher haben, die wir nicht mit Verkehr ausfüllen können, obschon bereits grosse Investitionen gemacht wurden. Erste Priorität deshalb im Rahmen der weiteren verkehrspolitischen Entscheide für die Zulaufstrecke Basel–Olten–Bern–Thun–Spiez.

Sie haben von mir eine Zusicherung gewünscht, dass wir die Variante Luzern ernsthaft prüfen. Das machen wir selbstverständlich im Zuge der NHT-Frage, und das hat man auch schon gemacht. Gegenwärtig läuft das Vernehmlassungsverfahren zu diesen NHT-Varianten. Aber eines müssen wir uns vor Augen führen, und das muss ich in aller Offenheit sagen: Über Luzern können wir das Problem des nördlichen Zubringers Basel–Olten–Bern nicht lösen. Wir können nicht eine Zusatzstrecke einbauen, die dann das ganze Transportproblem von der Preisseite her wieder unerhört erschwert. Wenn wir das in Kauf nähmen, wäre auch die Jura-Südfusslinie über Neuenburg–Lausanne zu diskutieren, um von dort durch das Wallis den Simplon voll auszulasten. Aber das gibt 130 Mehrkilometer, also Tarifkilometer, mit einer entsprechenden Transportverteuerung. Dadurch würde einmal mehr die Nachfrage fehlen, weil die Transporte zu teuer kommen.

Frau Meier, ich bin mit Ihnen der Meinung, dass wir diese Fragen im Sinne einer Gesamtschau diskutieren müssen. Dazu gehört auch das Problem eines allfälligen Durchgangsbahnhofes Luzern. Diese Frage kann aktuell werden, wenn wir entweder im Zusammenhang mit der NHT – das ist nach unserer Meinung erste Priorität – oder zu einem späteren Zeitpunkt zur Frage einer neuen Eisenbahntransversale Nord–Süd Stellung zu beziehen haben. Beim heutigen Stand der Dinge wäre zwar ein Durchgangsbahnhof Luzern, wie Frau Meier und Herr Knüsel zu Recht gesagt haben, wünschbar und nützlich, aber er ist nicht in der ersten Prioritätengruppe unterzubringen, weil die Baurechnung der SBB – Sie kennen das Problem – nur limitiert tragfähig

ist und grosse zusätzliche Vorhaben nicht hineingebracht werden können. Wir können nicht finanzielle Monumentalbauten in der Baurechnung der SBB unterbringen, wenn wir schon Mühe haben, das zu finanzieren, was für das «aggiornamento» des Unterbaues, der Infrastruktur, unerlässlich ist, wenn man da nicht in Rückstand geraten will. Das zu diesen beiden Voten.

Es geht also nicht darum, dass der Bundesrat die Nützlichkeit und längerfristig auch die Wünschbarkeit eines Durchgangsbahnhofes Luzern verneinen würde. Aber in der heutigen Politik und vor allem im jetzigen Zeitpunkt würde ein solcher tatsächlich nicht Platz finden.

Le président: Je rappelle que la Commission des transports et du trafic vous propose de ne pas donner suite à l'initiative. Y a-t-il un avis contraire? Ce n'est pas le cas. Il en est ainsi décidé.

*Dem Antrag der Kommission wird zugestimmt
La proposition de la commission est adoptée*

83.044

Sihlthal–Zürich–Uetliberg-Bahn. Konzession Chemin de fer Sihlthal–Zürich–Uetliberg. Concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Mai 1983 (BBI II, 1520),
Message et projet d'arrêté du 25 mai 1983 (FF II, 1553)

Beschluss des Nationalrates vom 4. Oktober 1983
Décision du Conseil national du 4 octobre 1983

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

Gerber, Berichterstatter: Es geht bei der vorliegenden Botschaft um die Ausdehnung der bestehenden Eisenbahnkonzession der Sihlthal–Zürich–Uetliberg-Bahn von Zürich-Selnau nach Zürich-Hauptbahnhof. Gestatten Sie mir vorerst einige allgemeine Überlegungen. Die Bahn hat gegenüber dem Auto den Nachteil, dass man bei grösseren Reisen oft umsteigen muss, was Zeit kostet und umständlich ist. Das liegt in der Natur eines Massentransportmittels. Der Regionalzug hält an vielen Orten und ist eher langsam; der Schnellzug kann nur auf wenigen Stationen bestiegen werden. Das Privatauto hat sowohl die Vorteile des Regionalzuges als auch des Schnellzuges. Die Eisenbahn ist etwa gleich schnell wie das Auto, solange man nicht beim Umsteigen viel Zeit verliert. Wenn man das öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen will, muss deshalb das Umsteigen erleichtert werden, das Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn, vom Schnellzug auf den Regionalzug oder den Bus oder das Privatauto.

Das Projekt einer Verlängerung der Sihlthal–Zürich–Uetliberg-Bahn entspricht dieser Zielsetzung. Die Sihlthal–Zürich–Uetliberg-Bahn (SZU) hat heute ihren Endpunkt in Zürich-Selnau. Es fehlt der direkte Anschluss an das SBB-Netz, und die Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz der Stadt Zürich ist wenig attraktiv. Die Verlängerung der beiden Linien zum Hauptbahnhof Zürich bringt eine wesentliche Verbesserung für den öffentlichen Verkehr, und zwar nicht nur für den Agglomerations- und Ausflugsverkehr, sondern auch für den Schnellzugsverkehr. Die Gesamt-

reisezeit mit der Bahn, zum Beispiel von Adliswil nach Bern, wird um 20 bis 30 Minuten verkürzt. Im Agglomerationsverkehr können sehr viel mehr Arbeitsplätze direkt mit der Bahn erreicht werden, und am Hauptbahnhof stehen viele Fahrmöglichkeiten mit Tram, Bus oder SBB in allen Richtungen zur Verfügung, im Gegensatz zu heute.

Die Kosten für die neue 1592 Meter lange unterirdische Doppelspurstrecke werden auf 105 Millionen Franken veranschlagt. Der Kanton Zürich übernimmt 72,41 Millionen Franken, und die sechs berührten Gemeinden beteiligen sich zusammen mit 18,1 Millionen Franken an der Finanzierung dieses Bauwerkes. Der Bund bezahlt aus dem Rahmenkredit für technische Verbesserungen konzessionierter Transportunternehmen einen Beitrag von 14,49 Millionen Franken. Dieser Rahmenkredit wurde schon 1981 vom Parlament bewilligt.

Die Finanzierung steht heute nicht mehr zur Diskussion, sondern nur die Erteilung der Konzession für die neue Strecke. Gemäss Artikel 5 Absatz 3 des Eisenbahngesetzes müssen Konzessionen für neue Eisenbahnstrecken, mit denen das Netz erweitert werden soll, von der Bundesversammlung erteilt werden. Die neue Strecke wird weitgehend unterirdisch angelegt. Sie ist also umweltfreundlich. Der neue SZU-Bahnhof unter dem «Shopville» soll im Rahmen der Bauarbeiten für die Zürcher S-Bahn eine direkte Fussgänger Verbindung zum projektierten Bahnhof Museumstrasse erhalten.

Die Verkehrskommission befürwortet das Projekt und beantragt, die Konzession zu erteilen.

Bundesrat Schlumpf: Ich beschränke mich auf den Dank an den Kommissionspräsidenten Gerber und die Mitglieder der Kommission für das konzise Referat und möchte sagen: Auch der Bundesrat ist der Meinung, es sei nicht nur ein nützliches, sondern sogar ein beispielhaftes Projekt für die Bewältigung von Verkehren innerhalb einer schwerbelasteten Agglomeration.

Wir bitten um Zustimmung.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 bis 3

Titre et préambule, art. 1 à 3

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.574

Motion Schaffter

Lokaler Rundfunk. Indirekte Hilfe

Radios locales. Aide indirecte

Wortlaut der Motion vom 22. September 1983

Der Bundesrat wird beauftragt, so rasch wie möglich einen Entwurf zur indirekten Hilfe für die Lokalradiostationen zu erarbeiten, der sich an die indirekte Hilfe anlehnt, die zurzeit der Presse gewährt wird (Reduktion der Postgebühren).

Texte de la motion du 22 septembre 1983

Le Conseil fédéral est chargé de mettre sur pied dans les plus brefs délais, un projet d'aide indirecte aux radios locales, en s'inspirant de l'aide indirecte actuellement accordée à la presse (réduction des taxes postales).

M. Schaffter: En date du 22 septembre de cette année, j'ai déposé une motion en vue d'obtenir du Conseil fédéral qu'il mette sur pied, dans les plus brefs délais, un projet d'aide indirecte aux radios locales, en s'inspirant de l'aide indirecte apportée à la presse (dans le cas particulier sous forme de réduction des taxes postales).

A l'époque, au moment où venaient d'être accordées les 36 concessions de radios locales, la situation était la suivante: les PTT demandaient 2 fr. 50 par mois par tranche de 500 concessionnaires (les petites radios desserviront en moyenne de 25 000 à 50 000 concessionnaires). La Suisse, pour sa part, exigeait des droits d'auteur égaux à 10 pour cent des recettes. Quant à la SSR, elle envisageait de percevoir une taxe allant de 30 000 à 50 000 francs par an pour les radios locales qui souhaitaient diffuser ses programmes entre leurs propres émissions. Cette somme apparaissait exorbitante, principalement aux petites radios qui prévoyaient six heures d'émission propres pour douze heures louées à la SSR.

Ces perspectives, on le voit, menaçaient de tuer dans l'œuf les radios locales de dimensions petites, voire moyennes. Aussi ai-je jugé nécessaire d'alerter le Conseil fédéral à ce sujet. La répercussion de cette intervention dans les médias a montré qu'elle était justifiée.

Cela dit, vous avez devant vous – le cas n'est pas très courant – un motionnaire heureux, ou à peu près heureux. Est-ce l'effet de la motion – j'aurais mauvaise grâce à l'affirmer – mais, depuis le 22 septembre, les choses ont pris un cours plus favorable.

C'est ainsi que, pour sa part, la Suisse a diminué ses prétentions de moitié, abaissant sa taxe à 5 pour cent. De leur côté, les PTT sont disposés, sur la base de base de 30 francs par année par tranche de 500 concessionnaires, à ne prélever que le 30 pour cent la première année, le 40 pour cent la deuxième, le 50 pour cent la troisième, allant cependant à 100 pour cent les quatrième et cinquième années. Ces réductions apportent aux petites radios locales des économies de 25 000 à 30 000 francs. Restent les 35 000 à 50 000 francs que la SSR projette d'imposer aux petites et moyennes radios pour l'achat de huit à douze heures d'émission par jour, les journaux d'information étant exclus du marché. Nous pensons que ce montant est nettement exagéré et engageons l'autorité, au cours des négociations qui doivent se dérouler au début de décembre, d'user de son pouvoir pour arriver à un compromis acceptable entre SSR et radios locales. Si l'on est décidé à faire l'expérience des radios décentralisées, le premier impératif est de leur permettre de vivre, à tout le moins le temps de l'expérience.

Bundesrat Schlumpf: Ständerat Schaffter hat bereits dargelegt, dass seiner Intention, Erleichterungen zu schaffen, zu einem guten Teil Rechnung getragen wurde. Die Suisse einerseits und SRG, PTT und Departement andererseits haben stark reduzierte abgestufte Ansätze von 30 Prozent Regalgebühr festgelegt – das gilt auch für die Leistungs- und Installationskosten; auch dort erheben wir nur 30, 40, 50 und im vierten und fünften Versuchsjahr 60 Prozent – in der Meinung, vor allem den Veranstaltern von Lokalradio in den dünner besiedelten Gegenden unseres Landes entgegenzukommen.

Um das zu erläutern, möchte ich die Sache noch kurz in den Gesamtzusammenhang stellen. Der Bundesrat hat am 7. Juni 1982 die Verordnung über lokale Rundfunkversuche erlassen. Er hat dann am 20. Juni 1983, ein Jahr später, nach durchgeführtem Bewilligungsverfahren, 36 Versuchsbewilligungen für lokale Radioveranstaltungen erteilt. Mehrere davon haben am 1. November 1983 – und einzelne seither – den Betrieb aufgenommen. Um zu den Überlegungen von

Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn. Konzession

Chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg. Concession

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.044
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.11.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	629-630
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 159

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.