

1. Der Bundesrat sieht anscheinend keinen rechtlichen Spielraum – ich ehrlicherweise auch nicht – für eine Lösung oder Übergangslösung, welche die Retorsionen entschärfen würde. Erfolgsmeldungen von der Verhandlungsfront sind keine in Sicht und spiegelbildliche Massnahmen würde ich nicht als Erfolg, sondern als Misserfolg werten.

2. Die Antwort zur Strassenrechnung ist mir etwas zu unverbindlich. Ich begrüsse im Prinzip die vorgesehene Vernehmlassung. Da aber anscheinend der Rohstoff vorhanden ist, sollte dies unverzüglich und nicht gelegentlich, wie Herr Bundesrat Stich eben gesagt hat, geschehen.

3. Ich bin auch von der Beantwortung der Frage bezüglich Ertragschätzung etwas enttäuscht. Die Eingänge aus den ersten zwei Monaten dieses Jahres hochgerechnet ergaben 19 Millionen vom Ausland statt die budgetierten 60 Millionen. Diese 19 Millionen werden die obere Grenze sein, denn Juli und August sind bekanntlich sehr schwache Monate. Deshalb dürfte der Gesamtertrag wahrscheinlich 100 Millionen kaum übersteigen.

4. Die Ausführungen des Bundesrates zeigen keinen gangbaren Weg zur Lösung des Problems auf. Dies bestärkt mich in der Ansicht, man solle eine unkonventionelle Lösung suchen, welche das Verursacherprinzip der Schwerverkehrsbesteuerung aufrechterhält und die koordinierte Verkehrspolitik nicht gefährdet. Deshalb bin ich von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt. Ich billige dem Bundesrat aber zu, dass er derzeit vielleicht eine befriedigende Antwort gar nicht geben kann.

**M. Clivaz:** Je suis satisfait de la réponse du chef du Département des finances. Je voudrais le remercier d'avoir confirmé la volonté du Conseil fédéral, non seulement de ne pas revenir en arrière, mais surtout de continuer à traiter le problème dans le cadre de la politique globale des transports. Il n'y a en effet pas d'autres moyens de traiter cette affaire.

Néanmoins, j'émettrai le souhait que le débat relatif à la politique coordonnée des transports qui se déroule actuellement au Conseil des Etats puisse être accéléré afin que nous voyions un peu plus clair dans la ligne à suivre en matière de transports dans notre pays.

**Präsident:** Herr Clivaz erklärt sich befriedigt. Herr Eisenring ist teilweise befriedigt. Der Bundesrat beantragt, die Motion von Herrn de Chastonay in ein Postulat umzuwandeln. Herr de Chastonay hat das Wort.

#### *Motion de Chastonay*

**M. de Chastonay:** Ce débat a ouvert plusieurs portes de sortie à l'intention du Conseil fédéral et je souhaite que notre Exécutif choisisse la bonne.

Malgré l'extrême discrétion, je dirais même le quasi-mutisme contenu dans le texte présenté aujourd'hui par le Conseil fédéral, en ce qui concerne l'aspect juridique du remboursement des redevances perçues à l'étranger – n'y aurait-il plus que des économistes au Département des finances? – je persiste à penser que les articles 17 et 18 des dispositions transitoires de la constitution fédérale constituent bel et bien le cadre légal adéquat pour opérer le remboursement ou la compensation que j'ai demandés dans ma motion.

J'accepte cependant la transformation de la motion en postulat, tout en ne me faisant guère d'illusions sur une issue positive des futurs entretiens que, selon les promesses du Conseil fédéral, notre pays aura avec nos voisins étrangers. En effet, de récents exemples confortent clairement notre opinion à ce sujet.

**Präsident:** Herr de Chastonay ist mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Wird es aus der Mitte des Rates bekämpft? – Es ist als Postulat überwiesen.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

84.060

## **EUTELSAT. Beitritt der Schweiz EUTELSAT. Adhésion de la Suisse**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 15. August 1984 (BBI III, 389)  
Message et projet d'arrêté du 15 août 1984 (FF III, 389)

Beschluss des Ständerates vom 11. Dezember 1984  
Décision du Conseil des Etats du 11 décembre 1984

### *Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

### *Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Herr **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Fernmeldesatellitenorganisation EUTELSAT hat zur Aufgabe, unter anderem das Weltraumsegment der europäischen Fernmeldesatellitensysteme zu planen, zu entwickeln, zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten und insbesondere das für die öffentlichen internationalen Fernmeldedienste in Europa und Nordafrika erforderliche Weltraumsegment zur Verfügung zu stellen. Eine provisorische europäische Organisation für Fernmeldeverbindungen über Satelliten (INTERIM-EUTELSAT) wurde bereits im Jahre 1977 von 17 CEPT-Mitgliedern gegründet. Die schweizerischen PTT-Betriebe, die der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für das Post- und Fernmeldewesen (CEPT) angehören, waren von Anfang an am Aufbau der Organisation beteiligt. Die Grundlagen für die definitive Fernmeldeorganisation EUTELSAT wurden im Mai 1982 in Paris erarbeitet; es handelt sich um das Gründungsübereinkommen und die Betriebsvereinbarung. Die schweizerische Delegation, bestehend aus Vertretern des Departementes für Auswärtige Angelegenheiten sowie der PTT-Betriebe, hat die Schlussakte am 14. Mai 1982 unterzeichnet. Im Februar 1983 erfolgte die Unterzeichnung des Vertragswerks durch den vom Bundesrat ermächtigten Vertreter (PTT) unter Ratifikationsvorbehalt.

Die Schweiz beteiligt sich mit einem Anteil von 4,36 Prozent oder jährlich rund 4 Millionen Franken an den Betriebskosten der Organisation. Diese Kosten sollen den PTT über Gebühren für die Benützung von Dienstleistungen im Fernmeldebereich wieder zufließen. Die veranschlagten jährlichen Betriebskosten von etwa 4 Millionen Franken dürften allerdings netto beträchtlich unterschritten werden, weil die Einnahmen aus der Vermietung von Reservetranspondern für die Übertragung von Fernsehprogrammen an Kabelnetze (z. B. für Sky Channel) wesentlich mehr abwerfen, als ursprünglich angenommen worden war.

An Investitionskosten haben die PTT in den Jahren 1978 bis 1984 4 Millionen Franken an die Organisation bezahlt; für 1985 sind 2,3 Millionen Franken vorgesehen. Ab 1986 sollen auch die Investitionen von EUTELSAT hauptsächlich durch die Einnahmen aus der Vermietung der Satellitenkapazität finanziert werden. Die PTT werden daher voraussichtlich keinen direkten Beitrag mehr an die Investitionskosten zu leisten haben. Der Anteil der PTT am Vermögen von EUTELSAT betrug Ende 1984 1,4 Millionen Franken und wird bis Ende 1989 voraussichtlich etwa 5 Millionen Franken ausmachen.

Jeder Unterzeichner des Übereinkommens (für die Schweiz die PTT) erstellt und betreibt seine eigene(n) Bodenstation(en) für die Abwicklung des Fernmeldeverkehrs. Standort der schweizerischen Satellitenbodenstation ist Leuk. Irgendwelche Schwierigkeiten oder Beeinträchtigungen, wie sie anderenorts zum Beispiel wegen Abstrahlungen zu Klagen führten, haben sich bisher nicht ergeben und wer-

den auch in Zukunft nicht eintreten. Dies wegen der besonders selektiven Ausrichtung der Antennen einerseits und der Tatsache andererseits, dass praktisch keine Energie Richtung Boden strahlen kann. Selbst bei einer Panne oder einer Fehlbedienung kann eine Antenne nicht unterhalb einen bestimmten Sicherheitswinkel gesenkt werden.

Beim Übereinkommen handelt es sich um einen Staatsvertrag, der von den eidgenössischen Räten genehmigt werden muss; der Genehmigungsbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, den Bundesbeschluss zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, das Übereinkommen samt dazugehöriger Betriebsvereinbarung zu ratifizieren.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

**Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 115 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

84.073

**Konzessionierte Transportunternehmungen.  
Rahmenkredit  
Entreprises de transport concessionnaires.  
Crédit de programme**

Botschaft und Beschlusentwurf vom 17. September 1984 (BBI III, 341)  
Message et projet d'arrêté du 17 septembre 1984 (FF III, 344)

Beschluss des Ständerates vom 7. Februar 1985  
Décision du Conseil des Etats du 7 février 1985

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Aregger**, Berichterstatter: Als eine echte Förderung des öffentlichen Verkehrs leistet der Bund seit 1958 namhafte Beiträge an die Privatbahnen, das heisst an die sogenannten konzessionierten Transportunternehmungen.

Die bisherigen Rahmenkredite I bis VI haben die Summe von 1,7 Milliarden Franken erreicht. Seit 1973 dienen diese Beiträge nicht mehr der Deckung von Betriebsdefiziten, sondern zur Finanzierung von Investitionen und Modernisierungsprogrammen. Der Bundesbeschluss, den wir heute zu behandeln haben, betrifft einen Rahmenkredit von 129 Millionen Franken. Ich muss aber ausdrücklich darauf hinweisen, dass es sich nicht um eine neue Rahmenvorlage handelt, sondern um einen weitestgehend teuerungsbedingten Zusatz zum sechsten Rahmenkredit vom 17. März 1983.

Allein die Vollendung der im Rahmenkredit VI enthaltenen Vorhaben erfordert einen Teuerungskredit von 101 Millionen Franken. Es werden damit Investitionen von 166 Millionen Franken bei Bahnen und 22 Millionen Franken bei

Strassentransportdiensten ausgelöst. In der Vorlage ist ferner ein Betrag von 28 Millionen Franken enthalten, der sozusagen als Operationsreserve bis zur Vorlage eines zukünftigen Rahmenkredites VII zur Verfügung stehen soll. Der beantragte Rahmenkredit kommt 17 Bahnunternehmen und einem Strassentransportdienst zugute. Es befinden sich darunter die Beseitigung von Niveauübergängen, die Entflechtung von Bahn und Strasse in Locarno, die teilweise Trasseverlegung der Lausanne–Echallens–Bercher-Bahn, der Anschluss der Linie 17 der Baselland Transport AG an das Netz der Basler Verkehrsbetriebe und die Gesamterneuerung des Rollmaterials der Vorortsbahn Worb–Muri–Bern.

Eine besondere Position in dieser Vorlage nimmt die Bahn Aigle–Le Sépey–Les Diablerets (ASD) ein. Der Bundesrat hat die Umstellung dieser Linie auf einen Strassentransportdienst beschlossen. Als Beitrag für diese Umstellung ist im Rahmenkredit eine Summe von 4 Millionen Franken enthalten. Nun hat aber der Kanton Waadt die Fortführung dieser Bahn auf eigene Kosten beschlossen. Es ist deshalb in gewisser Hinsicht noch offen, was mit dieser Position geschehen wird. Die Kommission verzichtet aber darauf, den Rahmenkredit um den Betrag von 4 Millionen Franken zu kürzen. Sie hält jedoch ausdrücklich fest, dass nicht unter dem Titel «Umstellungsbeitrag» eine Leistung des Bundes erbracht und die Umstellung dann nicht vorgenommen oder auf spätere Jahre hinausgeschoben wird.

Die konzessionierten Transportunternehmungen leisten einen sehr grossen und wertvollen Beitrag an den öffentlichen Verkehr. Der Ständerat hat dem Rahmenkredit mit 35 zu 0 Stimmen zugestimmt. Wir wollen die Bedeutung der Privatbahnen ebenfalls unterstreichen. Die Kommission beantragt Ihnen deshalb Eintreten und Zustimmung zum Bundesbeschluss.

**M. Cillvaz**, rapporteur: Le Conseil fédéral demande un crédit additionnel de 129 millions de francs au sixième crédit de programme de 515 millions voté par le Parlement le 2 décembre 1981. Ce montant a été porté à 525 millions en 1983, dans le cadre des mesures destinées à promouvoir l'emploi. Le crédit initial devait assurer le financement des investissements nécessaires durant les années 1982 à 1987. Il comprenait 101 millions de francs au titre du renchérissement. Cette somme, malgré son ampleur, s'est révélée nettement insuffisante. Le crédit supplémentaire est cependant justifié avant tout par la réalisation anticipée de certains projets. Il s'agit de commandes de véhicules, qui représentent un montant de 70 millions de francs, et la construction d'installations fixes dont le coût s'élève à 22 millions en chiffre rond. A cela s'ajoute 14 millions pour les gares routières de Fribourg et de Bulle utilisées par les autobus des Chemins de fer fribourgeois. Elles faciliteront le transfert des usagers de la route au rail et vice versa. Quatre millions sont en outre prévus pour la transformation du Chemin de fer Aigle–Le Sépey–Les Diablerets en service routier; je reviendrai sur ce point. Le crédit qui nous est demandé comprend au surplus une réserve de 28 millions pour le renchérissement.

Le bien-fondé de ce crédit supplémentaire est incontestable et d'ailleurs incontesté. Sur les 5000 kilomètres de voies ferrées que comprend la Suisse, 2000 kilomètres appartiennent aux chemins de fer dits privés, mais qui sont en réalité la propriété de collectivités publiques. Ces entreprises jouent un rôle important dans la desserte de certaines régions du pays, en particulier des régions périphériques. Elles contribuent au maintien et au développement de l'activité économique et sociale de ces régions. L'aide qui leur est accordée par la Confédération est proportionnellement inférieure de beaucoup à celle octroyée aux CFF. Elle est d'autant plus justifiée qu'elle est destinée à alléger la charge des cantons qui connaissent, sur leur territoire, un kilométrage élevé de lignes privées par rapport à celles des CFF pour lesquelles les cantons n'assument aucune responsabilité financière. Il y a donc une différence de traitement entre les régions desservies essentiellement par les CFF et celles

## **EUTELSAT. Beitritt der Schweiz**

## **EUTELSAT. Adhésion de la Suisse**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.060
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	669-670
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 241

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.