

voraus über den harten Beschluss des Vorstandes von RJB unterrichtet worden, und, wenn ja, hat er sein Einverständnis zu dem vom Vorstand gewählten Schnellverfahren gegeben?

Für den Fall, dass es nicht so war, gestatten wir uns folgende Fragen:

1. Entspricht das Vorgehen des Vorstandes von RJB dem Sinn und Geist der Sendebewilligung, die der Bundesrat erteilt hat?
2. Billigt es der Bundesrat, dass ein PTT-Beamter die Antenne am 15. März 1985, um 19.10 Uhr, abgeschaltet hat, obwohl die Sendung erst um 20 Uhr zu Ende gegangen wäre?
3. Kann der Bundesrat den PTT-Beamten in Schutz nehmen, der – ebenfalls am 15. März 1985 – vor Ende der programmierten Sendungen die Telefonleitung der Redaktion unterbrochen hat?
4. Welche Bedingungen wird der Bundesrat an die Wiederaufnahme der Sendungen knüpfen, um für die Zukunft den politischen Druck zu verhindern, dessen Opfer die professionellen Mitarbeiter von RJB offensichtlich geworden sind?
5. Welche Klagemöglichkeiten und Rechtsmittel haben in solchen Fällen die Hörer von Lokalradios?

Texte de l'interpellation du 21 mars 1985

La «Société de radio Jura bernois» (RJB) a reçu, le 20 juin 1983, du Conseil fédéral l'autorisation d'émettre à titre d'essai un propre programme local de radio dans le sud du Jura. Le comité de l'association, bénéficiaire de cette concession, a décidé, le 14 mars dernier, d'interrompre, pour une durée de un à trois mois ses émissions et de licencier, avec effet immédiat et sans procédure préalable, trois professionnels (dont le journaliste responsable) de l'équipe d'animation de la radio.

Contrairement aux démentis du comité en question, des pressions politiques sont à l'origine de ces licenciements et de cette interruption des émissions. Nous demandons en conséquence au Conseil fédéral s'il a été informé préalablement des décisions brutales du comité de la RJB et si, le cas échéant, il a donné son accord à la procédure expéditive adoptée par ledit comité.

Si tel n'a pas été le cas, nous nous permettons de poser les questions suivantes:

1. La procédure suivie par le comité de la RJB est-elle conforme à la lettre et à l'esprit de l'autorisation d'émettre octroyée par le Conseil fédéral?
2. Le Conseil fédéral approuve-t-il le fait qu'un fonctionnaire des PTT ait coupé l'antenne, le 15 mars 1985, à 19 h. 10, alors que l'émission devait se terminer normalement à 20 heures?
3. Le Conseil fédéral peut-il en outre couvrir le fonctionnaire des PTT qui, le 15 mars 1985 également, a bloqué le téléphone de la rédaction de la RJB avant la fin des transmissions programmées?
4. Quelles conditions le Conseil fédéral mettra-t-il à la reprise des émissions de la RJB pour éviter à l'avenir les pressions politiques dont manifestement les professionnels de cette radio locale ont été les victimes?
5. Quels sont enfin, dans des affaires semblables, les moyens de plainte et de recours à disposition des auditeurs des radios locales?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Christinat, Deneys, Friedli, Herczog, Jaggi, Longet, Magnin, Pitteloud, Ruffy, Vannay (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 mai 1985

1. Conformément à l'article 20, 2^e alinéa, de l'ordonnance sur les essais locaux de radiodiffusion (OER), le diffuseur ne peut interrompre l'essai auquel il participe qu'avec le consentement du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE). Le 8 mars 1985, la Société de Radio Jura bernois (SRJB), en sa qualité de diffuseur, a effectivement demandé l'autorisation de suspendre les émissions à partir de la mi-mars, pour une durée de trois mois au plus.

En l'occurrence, le DFTCE devait seulement examiner si les motifs invoqués (renvoi de trois collaborateurs occupant un poste à responsabilité) touchaient, voire enfreignaient l'OER et l'autorisation de procéder à l'essai. Il est apparu que ce n'était pas le cas, car le fait de congédier du personnel est une mesure strictement interne, sur laquelle l'autorité de surveillance n'a pas à se prononcer.

La SRJB a en outre démontré de façon plausible qu'en l'espèce les émissions ne peuvent pas être assurées sans discontinuité. Par lettre du 13 mars 1985, le DFTCE l'a informée qu'il agréait une interruption de trois mois, mais en précisant expressément que l'autorité de surveillance ne se prononce pas sur les mesures envisagées par la SRJB.

2. Selon l'article 42 de l'ordonnance (3) relative à la loi réglant la correspondance télégraphique et téléphonique, l'abonné peut en principe faire bloquer son raccordement pour une brève période; il lui suffit de le demander oralement. Il en va de même pour les lignes de modulation. La SRJB a demandé, tant par écrit qu'oralement, à la Direction d'arrondissement des télécommunications de Bienne, de bien vouloir bloquer pour trois mois les lignes de modulation louées ainsi que le raccordement téléphonique. L'opération a été effectuée réglementairement à la date souhaitée, à savoir le 15 mars 1985.

3. Dès qu'elle aura repris ses émissions, Radio Jura bernois devra bien entendu continuer à respecter les dispositions de l'OER et de l'autorisation de procéder à l'essai, qui lui a été octroyée par le Conseil fédéral le 20 juin 1983.

4. En pareil cas, l'auditeur ne dispose d'aucun moyen de plainte ni de recours.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Minderheit
Mehrheit

85.388

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Verkehr am Gotthard Interpellation du groupe AdI/PEP Trafic au Gothard

Wortlaut der Interpellation vom 18. März 1985

Der Güterverkehr auf der N 2 durch den Gotthard wächst in beängstigendem Ausmass.

Diese Entwicklung ist für unsere Umwelt und die Ertragskraft der Bahnen nicht mehr zu verantworten. Sofort wirkungsvolle Massnahmen drängen sich auf. Dazu gehört in erster Linie ein attraktiver kombinierter Verkehr der Bahnen, der gewährleistet, dass der Güterverkehr auf der Strasse nicht mehr weiter zunimmt.

Das Dienstleistungsangebot der Hupac SA in Chiasso, welche den kombinierten Verkehr im Transit durch unser Land ausschliesslich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien

betreibt, wird vorwiegend von ausländischen Transporteuren in Anspruch genommen. Ausschlaggebend für die Benützung des Huckepackverkehrs ist die Gewichtslimite von 28 Tonnen für unser Land. Teilladungen sowie Leertransporte auf den jeweiligen Rückfahrten werden jedoch generell via Strasse durchgeführt. Die laufend steigenden Schwerverkehrsfrequenzen auf der N 2-Transversale sind die Quittung für ein Versagen unserer Politik im kombinierten Verkehr.

Wir richten deshalb folgende Fragen an den Bundesrat:

1. Geht der Bundesrat damit einig, dass hauptsächlich folgende fünf Faktoren schuld an dieser Entwicklung sind:
 - Die Tarifsätze (beladen und leer) sind übersetzt und entsprechen nicht den Marktverhältnissen;
 - das Fahrplanangebot ist zu wenig dicht;
 - die Fahrzeiten der HP-Züge sind zu lang;
 - die Standzeiten bei Grenzübergängen sind zu lang;
 - das Lichtraumprofil II (3,70 Meter) ist ungenügend und muss auf 4 Meter ausgeweitet werden.
2. Trifft es zu, dass die GD SBB vertraglich verpflichtet ist, sämtlichen grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr (ganze Schweiz) ausschliesslich der Firma Hupac SA, Chiasso, zu übertragen und die SBB damit mithelfen, andere mögliche Interessenten vom Markt fernzuhalten?
3. Weiss der Bundesrat davon, dass die Vormachtstellung der Danzas SA in der Hupac SA andere Spediteure und Transporteure davon abhält, diese Dienstleistung zu benützen, und dass diese deshalb weiterhin den Strassentransport wählen? Was gedenkt der Bundesrat gegen diese Quasi-Monopolstellung der Danzas in dieser Sparte zu unternehmen, will er dafür sorgen, dass eine faire Konkurrenz möglich ist und das Vertragswerk nicht dazu dient, zum Beispiel mit Tarifangeboten andere Transporteure und Spediteure zu benachteiligen?
4. Was gedenkt der Bundesrat zu unternehmen, um die SBB als öffentlich-rechtliche Unternehmung zu verpflichten, dass sie ihre Dienste allen Spediteuren und Transporteuren anbietet und nicht einzelne Firmen kartellmässig begünstigt?
5. Wie kommt es ferner, dass das gesamte Waggonmaterial im kombinierten Verkehr Eigentum der Hupac SA ist und nicht der Eisenbahngesellschaft, wie dies im Ausland üblich ist? Dadurch sind die SBB bei uns nur als Transportführer eingesetzt und haben demzufolge keinen Einfluss auf die Preisgestaltung und das Betriebskonzept im kombinierten Verkehr. Wie gedenkt der Bundesrat, diese unlogische und verkehrspolitisch bedenkliche Teilung der Verantwortung im kombinierten Verkehr zu beseitigen?
6. Was gedenkt der Bundesrat schliesslich zu unternehmen, damit die Trägerschaft des kombinierten Verkehrs in der Schweiz ein möglichst breitgefächertes Spektrum von Spediteuren und Transporteuren umfasst und nicht wie zurzeit ein paar Grossen von der Branche vorbehalten bleibt?

Bundesrat Hürlimann sagte anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels, dass der Tunnel kein Korridor für den Schwerverkehr sei. Heute stellen wir fest, dass genau das eintrifft. Wir hoffen deshalb, dass der Bundesrat den Ernst der Lage erkennt.

Texte de l'interpellation du 18 mars 1985

Le trafic des marchandises qui emprunte le tunnel du Saint-Gothard (N 2) augmente de façon inquiétante.

Vue sous l'angle de notre environnement et de la rentabilité des chemins de fer, cette évolution n'est plus acceptable. Il s'impose de prendre des mesures dont l'effet se fasse sentir immédiatement. Parmi celles-ci, il faut mentionner en premier lieu une offre attrayante des chemins de fer pour les transports combinés, qui garantisse que les transports de marchandises par la route cesseront de se développer.

Ce sont surtout les transporteurs étrangers qui recourent aux services offerts par Hupac SA à Chiasso; cette société

exploite les transports combinés transitant par notre pays selon des critères exclusivement économiques. La limite de poids de 28 tonnes applicable dans notre pays est déterminante pour l'utilisation du ferroutage. Toutefois, les camions partiellement chargés ou vides lors de voyages de retour empruntent systématiquement la route. Le trafic sans cesse accru des poids lourds sur la transversale N 2 est la conséquence logique de la carence de notre politique en matière de transports combinés.

Nous prions par conséquent le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il d'accord que cette évolution est due avant tout aux cinq facteurs suivants:
 - Les tarifs (pour camions chargés et vides) sont trop élevés et ne correspondent pas aux conditions du marché;
 - L'offre d'horaire n'est pas assez étoffée;
 - Les temps de circulation des trains de ferroutage sont trop longs;
 - Les temps d'arrêt aux passages frontières sont trop longs;
 - Le gabarit II (3,70 mètres) est trop petit et doit être porté à 4 mètres.
2. Est-il exact que la direction générale des CFF s'est engagée par contrat à confier la totalité des transports combinés transfrontière (pour toute la Suisse) à la maison Hupac SA à Chiasso, contribuant par là à écarter de ce marché d'autres clients potentiels?
3. Le Conseil fédéral a-t-il ouï dire que, du fait de la position dominante détenue par Danzas SA dans la Hupac SA, d'autres maisons d'expédition et transporteurs préfèrent ne pas recourir à ce mode de transport et continuent à opter pour la route? Quelles mesures le Conseil fédéral envisage-t-il de prendre afin de mettre fin à cette situation de quasi-monopole détenue par Danzas dans ce secteur et de rétablir des conditions de concurrence loyales, évitant ainsi que ledit contrat serve par exemple à désavantager d'autres transporteurs et maisons d'expédition par le biais des tarifs qui leur sont offerts?
4. Que pense faire le Conseil fédéral afin d'obliger les CFF, qui sont une entreprise de droit public, à offrir ses services à tous les transporteurs et maisons d'expédition et à ne pas favoriser certaines maisons comme s'il s'agissait d'un cartel?
5. Comment se fait-il, en outre, que l'ensemble du matériel roulant utilisé pour les transports combinés soit la propriété de la Hupac SA et non pas des chemins de fer, comme cela est d'usage à l'étranger? De ce fait, les CFF ne font qu'exécuter les transports dans notre pays et n'ont par conséquent aucune influence sur la fixation des prix et la conception de l'exploitation dans les transports combinés. Comment le gouvernement se propose-t-il de mettre un terme à ce partage de compétence illogique et fâcheux dans le domaine des transports combinés?
6. Enfin, que pense faire le Conseil fédéral afin que l'organe responsable des transports combinés en Suisse comprenne un vaste éventail de maisons d'expédition et de transporteurs et ne soit pas réservé à quelques grands de la branche, comme c'est le cas actuellement?

Lors de l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, le conseiller fédéral Hürlimann a déclaré que ce tunnel n'était pas un corridor pour le trafic des poids lourds. C'est pourtant exactement ce qui se passe aujourd'hui. Nous espérons donc que le Conseil fédéral se rend compte de la gravité de la situation.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 mai 1985

Der kombinierte Verkehr setzt sich zusammen aus dem Grosscontainerverkehr und dem Huckepackverkehr. Der Grosscontainerverkehr ist die in wirtschaftlicher und technologischer Hinsicht sinnvollste Lösung: Sowohl das Nutzlast-Tara-Verhältnis als auch der bahnsseitige Kostendeckungsgrad lassen sich mit dem konventionellen Eisenbahn-Wagenladungsverkehr vergleichen.

Unter «Huckepackverkehr» ist der Bahntransport von Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern und abnehmbaren Lastwagenaufbauten (Wechselbehälter) zu verstehen. Die Hupac SA befasst sich nur mit Huckepackverkehr. Seine Vorteile sind um so grösser, je länger die Beförderungstrecke und je kleiner die Tara in Prozenten der Nutzlast ist. Dieser Wert variiert von 62 Prozent beim Wechselbehälter über 88 Prozent beim Sattelaufleger bis zu 120 Prozent und mehr beim Lastwagenzug. Die kostengünstigste Form des Huckepackverkehrs ist die «rollende Strasse», wo mit dem Fahrzeug auch der Lenker befördert wird. Die rollende Strasse benötigt Spezialfahrzeuge, deren Unterhalt fünf- bis zehnmals kostspieliger ist als derjenige der Tragwagen für den Grosscontainerverkehr.

Eine aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvolle Tarifpolitik im Güterverkehr muss darauf ausgerichtet sein, den Grosscontainer- und den Wechselbehälterverkehr auf der Schiene zu fördern. Aus gesamt- und energiewirtschaftlicher Sicht ist demgegenüber der Schienentransport ganzer Strassenfahrzeuge nicht gleichermassen zweckmässig. Die Förderung dieser Transportart, die ihre Kosten bei weitem nicht deckt, darf jedenfalls nicht dazu führen, dass die sinnvollen Arten des kombinierten Verkehrs konkurrenziert werden.

Das Angebot der rollenden Strasse ist vor allem aufrecht zu erhalten, um mehr als 28 Tonnern schweren Strassenlastzügen eine Möglichkeit zu geben, die Schweiz zu durchqueren. Es ist jedoch so auszugestalten, dass mindestens die leistungsabhängigen Kosten der Bahn gedeckt werden können. Das schliesst erhebliche Beförderungspreissenkungen aus.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Die Beförderungspreise sind eine Funktion sowohl des Marktes als auch der Beförderungskosten. Innerhalb dieses Bandes besteht kein Raum für «überhöhte Tarifsätze». Die Fahrplandichte wird durch die Nachfrage bestimmt. Internationale Huckepackzüge überschreiten die Grenze ohne nennenswerte Aufenthalte. Eine Ausweitung des Lichtraumprofils für den Bahntransport von vier Meter hohen Strassenfahrzeugen, der zu den unwirtschaftlichsten Sparten des kombinierten Verkehrs gehört, würde über 300 Millionen Franken kosten.

2. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben der Hupac SA, an der sie massgeblich beteiligt sind, die Abwicklung des Huckepackverkehrs auf der Gotthardachse übertragen. Die Hupac SA hat sich ihrerseits vertraglich verpflichtet, «alle für den Huckepackverkehr geeigneten Strassenfahrzeuge zur Beförderung anzunehmen und die Auslastung der vorhandenen Kapazitäten durch entsprechende Massnahmen zu fördern». Das Verkaufsgebaren der Hupac SA gegenüber ihren rund 600 Kunden hat bisher zu keinen Klagen Anlass gegeben.

3. Die Firma Danzas gehört, wie übrigens auch die Firma Jacky Maeder, zu den Gründungsmitgliedern der Hupac SA. Von einer Vormachtstellung kann aufgrund des Aktienanteils allerdings keine Rede sein.

4. Der Entscheid der Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der übrigen europäischen Bahnen, den Verkauf der Huckepackleistungen einer privaten, auch im Ausland tätigen Firma zu übertragen, basiert auf klaren Vorgaben des Marktes und ist ein wesentliches Kriterium für die Akzeptanz dieser Verkehrsart.

5. Die Hupac SA ist in der Lage, ihre privaten Eisenbahnwagen im Ausland direkt und kostengünstig zu überwachen, was bei der Verwendung bahneigener Wagen ausgeschlossen wäre. Durch ihre massgebende Vertretung im Verwaltungsrat und im Verwaltungsratsausschuss der Hupac SA sowie durch ihre Rolle als Anbieter von Traktionsleistungen ist die Einflussnahme der Schweizerischen Bundesbahnen auf die Geschäftspolitik der Hupac SA gewährleistet.

6. Das Geschäftsgebaren der Hupac SA ist marktkonform; der Bundesrat sieht keine Veranlassung für staatliche Eingriffe.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	59 Stimmen
Dagegen	42 Stimmen

Präsident: Herr Ruf möchte eine persönliche Erklärung abgeben. (*Unruhe*)

Ruf-Bern: Nach Artikel 71 unseres Ratsreglementes kann ein Interpellant erklären, ob er von der Antwort des Bundesrates befriedigt sei oder nicht.

Nachdem nun in einigen Fällen die Diskussion abgelehnt worden ist, ergibt sich meines Erachtens automatisch das Bedürfnis für die betroffenen Interpellanten, zu den erhaltenen Antworten Erklärungen abzugeben. Dieses Recht nehme ich nun in Anspruch, damit meine Interpellation nachher erledigt ist. (*Glocke des Präsidenten*)

Präsident: Herr Ruf, dem ist eben nicht so. Wir entscheiden hier in diesem Schnellverfahren nur über die Frage, ob eine Diskussion stattfinden soll. Eine materielle Behandlung erfolgt nicht. Deshalb haben Sie jetzt eigentlich nichts mehr zu sagen.

Ruf-Bern: Dann weise ich darauf hin, Herr Präsident, dass Sie in den früheren Sessionen genau dieses von mir nun vorgeschlagene Verfahren durchgeführt haben. Wurde eine Diskussion nicht bewilligt, konnte der Interpellant eine Erklärung abgeben. Nun machen Sie es plötzlich anders. Offenbar wissen Sie selbst nicht, was Sie wollen.

Präsident: Meine Damen und Herren, wir kommen nun zu den Schlussabstimmungen.

84.068

**ETH-Übergangsregelung. Verlängerung
EPF. Réglementation transitoire. Prorogation**

Siehe Seite 894 hiervor – Voir page 894 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 21. Juni 1985
Décision du Conseil des Etats du 21 juin 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	146 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Verkehr am Gotthard

Interpellation du groupe Adl/PEP Trafic au Gothard

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.388
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1295-1297
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 549

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.