

3. Der Bundesrat misst einer Abstimmung des militärischen Übungsbetriebes auf die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs grosse Bedeutung zu. Auch auf diesem Gebiet unternimmt das Militärdepartement grosse Anstrengungen.

Eine enge Zusammenarbeit zwischen Tourismus und militärischem Übungsbetrieb ist sehr wohl möglich, sofern die nötigen Vorkehren sorgfältig geplant werden. Auch im Kanton Wallis sind konkrete Massnahmen für eine bessere Zusammenarbeit in Vorbereitung.

Die für die Belegungskoordination zuständigen Stellen werden in absehbarer Zeit über EDV-gestützte Hilfsmittel verfügen, die eine wesentliche Erleichterung bringen werden. Voraussetzung für eine bessere Koordination der beidseitigen Interessen ist allerdings die Bereitschaft der zivilen Seite, der Truppe soweit möglich Übungsgebiete zur Verfügung zu stellen, in die sie während der touristischen Hauptsaison ausweichen kann.

4. Die Zusammenarbeit der militärischen Stellen mit den örtlichen Behörden und die gegenseitige Information haben Fortschritte gemacht. Dies ist nicht zuletzt auf die Schaffung der über das ganze Land verteilten militärischen Koordinationsstellen zurückzuführen. Weitere Verbesserungen sind noch möglich.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 4. September 1985*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 septembre 1985*

1. Der Regionalvorstand der deutschen und rätoromanischen Schweiz hat am 5. Juli 1985 einen Chefredaktor für den Informationsbereich beim Fernsehen DRS ernannt und ihn mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattet. Nach Ansicht des Bundesrates ist diese Massnahme geeignet, die Entscheidungsfähigkeit der redaktionellen Führung beim Fernsehen DRS zu verbessern. Damit wurde dem Anliegen der Interpellation von den dafür zuständigen Stellen der SRG bereits Rechnung getragen.

2. Der Bundesrat anerkennt, dass die heutigen Strukturen der SRG nicht mehr in allen Teilen zu befriedigen vermögen. Mit der Ankündigung, im Herbst 1985 ein Strategiepapier vorzulegen, zeigt die SRG, dass sie gewillt ist, auf die neue Herausforderung zu reagieren. Aber auch die heutige Konzession, die einige organisatorische Bestimmungen enthält, bedarf der Überprüfung. Diese Feststellung gilt insbesondere für Artikel 11 Absatz 1, der dem Generaldirektor eine universelle Verantwortung für den Programmdienst und eine rationelle Betriebsführung zuweist. Die übertragene Verantwortung stimmt mit den Kompetenzen nicht überein. Insbesondere wäre eine klarere Trennung von Aufsicht und Geschäftsführung wünschenswert. Die Konzession SRG in der jetzigen Form gilt bis Ende 1987.

**Präsident:** Die Fraktion ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

85.489

**Interpellation  
der christlichdemokratischen Fraktion  
SRG-Strukturen**

**Interpellation du groupe démocrate-chrétien  
Organisation de la SSR**

*Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1985*

Seit geraumer Zeit macht sich immer wieder ein breites Unbehagen über die redaktionelle Führung der SRG, im besonderen beim Fernsehen DRS, bemerkbar. Wir fragen deshalb den Bundesrat, ob er bereit ist,

1. bei der SRG seinen Einfluss geltend zu machen, dass rasch ein Chefredaktor für den Bereich der Informationssendungen des Fernsehens eingesetzt wird;
2. darauf hinzuwirken, dass erforderliche Vereinfachungen der Strukturen realisiert werden, um die Entscheidungsfähigkeit der redaktionellen Führung zu verbessern.

*Texte de l'interpellation du 19 juin 1985*

Depuis un certain temps, la façon dont la rédaction est dirigée à la SSR, en particulier à la chaîne suisse-allemande, fait de plus en plus l'objet de critiques. C'est pourquoi nous demandons au Conseil fédéral s'il est prêt

1. à user de son influence auprès de la SSR afin que soit bientôt nommé un rédacteur en chef pour le service des informations télévisées;
2. à intervenir afin que soient simplifiées les structures du service de rédaction en vue de faciliter la prise de décision par la direction.

*Sprecher – Porte-parole: Keller*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

85.467

**Interpellation Wyss  
Rheinschiffahrt – Navigation sur le Rhin**

*Wortlaut der Interpellation vom 13. Juni 1985*

Ich frage den Bundesrat an, ob er

- sich nach wie vor zur Rheinschiffahrt als wichtigem und international freiem Verkehrsträger für die Versorgung der Schweiz bekennt,
- es für vertretbar hält, dass durch diese neuen Tarifmassnahmen der SBB die Abwanderung von Gütern vom Rhein auf die ausländischen Bahnen derart gefördert wird,
- bereit ist, bei den SBB möglichst rasch dahingehend zu intervenieren, dass die auf Druck der ausländischen Bahngesellschaften vorgesehenen Tarifvergünstigungen auf den schweizerischen Strecken auch für Transporte ab den Rheinhäfen beider Basel eingeräumt werden.

*Texte de l'interpellation du 13 juin 1985*

Je prie le Conseil fédéral de dire

- s'il considère toujours que la navigation sur le Rhin, reconnue libre sur le plan international, constitue un moyen de transport important pour l'approvisionnement de la Suisse,
- s'il juge admissible que, par de nouvelles mesures tarifaires, les CFF incitent à faire passer par les gares étrangères les marchandises qui empruntaient le cours du Rhin,
- s'il est prêt à intervenir au plus tôt auprès des CFF pour que les améliorations tarifaires prévues sur les tronçons suisses, à la suite de la pression exercée par les compagnies ferroviaires étrangères, s'appliquent aussi aux transports à partir des ports fluviaux des deux Bâles.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aregger, Auer, Biel, Fankhauser, Feigenwinter, Flubacher, Hubacher, Nebiker, Schwarz, Wagner, Weder-Basel, Wick* (13)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigen, für die Transporte aus dem Ausland in die Schweiz sogenannte «Durchlauftarife» (neue durchgerechnete Tarife ohne Frachtenbruch an der Grenze) einzuführen, die eine sehr hohe Rabattstufe für die Transporte auf den Schweizer Strecken enthalten. Diese Massnahme, welche seitens der SBB verständlich ist, hätte – sofern sie tatsächlich verwirklicht wird – zur Folge, dass ein niedrigerer Preis pro Transportkilometer auf der Schweizer Strecke angewendet wird, wenn die Ware per Bahn aus dem Ausland herantransportiert wird, als wenn sie auf dem Rhein ankommt und ab Basel per Bahn zum schweizerischen Bestimmungsort gelangt. Die Auswirkungen können für die Rheinschiffahrt existenzbedrohend sein.

Die Eidgenossenschaft hat während Jahrzehnten durch erhebliche Beiträge an den Ausbau der Rheinstrecke unterhalb von Basel zum Ausdruck gebracht, welche Bedeutung sie der Rheinschiffahrt für eine unabhängige, leistungsfähige und preisgünstige Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern beimisst. Im Gegensatz zu den stark defizitären Bahngesellschaften Westeuropas, welche staatliche Subventionen erhalten, arbeiten die schweizerischen Reedereigesellschaften seit jeher ohne staatliche Finanzhilfe. Diese Wettbewerbsverzerrung führt somit zu einer Existenzbedrohung des Verkehrsträgers Rheinschiffahrt.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 4. September 1985**Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 septembre 1985*

Die meisten Gütertarife des Zweiländer- und des Mehrländerverkehrs sind noch gleich aufgebaut wie in den Anfangsjahren des Eisenbahnverkehrs. Die Frachten werden für jeden einzelnen Länderabschnitt getrennt ermittelt. Diese Berechnungsart ist kompliziert und verteuert zufolge der jedesmal neu eingerechneten teuren Anfangskilometer die Bahntransporte unnötig.

Eine solche Tarifgestaltung kann im heutigen Markt nicht mehr bestehen. Die Konkurrenz gebietet, dass die Bahnen ihren Kunden die Leistungen mit einem neuzeitlichen Tarifinstrument anbieten. Auch die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) hat in einer Resolution vom Juni 1985 die Bahnen aufgefordert, ausgefahrene Geleise zu verlassen und die Tarifgestaltung den heutigen Erfordernissen des Marktes anzupassen.

Der voraussichtlich am 1. Januar 1986 in Kraft tretende Gütertarif Schweiz–Deutschland trägt diesen Erfordernissen Rechnung. Die im Tarif enthaltenen Gesamtfachsätze – d. h. ohne Frachtenbruch vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof – orientieren sich an der Strassenkonkurrenz. Die Anwendung des neuen Tarifs ist im übrigen auf den Güterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz beschränkt. Für Sendungen im Transit durch die Schweiz oder Deutschland ist er somit nicht gültig.

Die Tarifpolitik der SBB in den über Basel hinaus gelegenen Verkehrsverbindungen gleicht einer dauernden Gratwanderung. Einerseits sind die berechtigten Anliegen der Rheinschiffahrt zu berücksichtigen, andererseits darf aber auch der für die SBB eher kostengünstigere Ganzbahnweg nicht zu Lasten der nördlich von Basel gelegenen Partnerbahnen vernachlässigt werden. Eine vermehrte Umfahrung der Schweiz im Transitverkehr könnte als Folge nicht ausgeschlossen werden. Die SBB bemühen sich jedenfalls seit Jahren um eine neutrale Stellung gegenüber beiden Verkehrspartnern, und sie werden dies auch in Zukunft tun.

Zu den Fragen im einzelnen:

– Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zur Rheinschiffahrt als für die Versorgung der Schweiz wichtigem Verkehrsträger. Die koordinierte Verkehrspolitik, abgestützt auf die GVK, trägt der Bedeutung unserer Schifffahrt Rechnung, indem sie diese in die Gesamtschau und Neuorientierung einbezieht.

– Mit dem neuen Gütertarif Schweiz–Deutschland wird ein marktkonformes Tarifwerk geschaffen, um gegen die mas-

sive Strassenkonkurrenz besser gerüstet zu sein. Die SBB streben damit keine Verkehrsverlagerung vom Rhein-Bahnweg auf den Ganzbahnweg an.

– Der Bundesrat teilt die Befürchtungen des Interpellanten betreffend Verkehrsverlagerung nicht. Der neue direkte Tarif ist auf die Gewinnung eines Verkehrspotentials ausgerichtet, das heute weder die Bahnen noch die Rheinschiffahrt benutzt. Anvisiert ist also nicht der bereits heute auf dem Rhein abgewickelte Massengutverkehr. Die SBB beteiligen sich auch künftig nicht an allenfalls von der Deutschen Bundesbahn ergriffenen Massnahmen gegen den Wasserweg nach Basel. Schon aus diesen Gründen ist eine Intervention des Bundes nicht gerechtfertigt.

Zudem ist nach dem SBB-Leistungsauftrag 1982 der Wagenladungsverkehr dem freien Marktbereich zugewiesen. Der Bundesrat wäre deshalb nicht in der Lage, den SBB andere Weisungen für Tarifvergünstigungen zu erteilen.

Die Schweizer Bahnen gewähren für die Hafenzu- und -abfahren seit langem günstige Abkommensfrachten. Sie sind wie bisher an einer engen Zusammenarbeit mit dem Grosskunden «Rheinschiffahrt» interessiert. So werden sich die SBB denn auch weiterhin an den Massnahmen gegen die See- und Strassenkonkurrenz beteiligen, die sich vom Markt her aufdrängen.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

85.383

**Interpellation Braunschweig****Atomsperrvertrag. 3. Überprüfungskonferenz****Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires.****3<sup>e</sup> Conférence de réexamen***Wortlaut der Interpellation vom 13. März 1985*

Am 2. September 1985 wird in Genf die 3. Überprüfungskonferenz zum Atomsperrvertrag 1968/1970 (NPT, Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons) beginnen.

1. Wie beurteilt der Bundesrat aus heutiger Sicht den damaligen Vertragsabschluss, die seitherigen Entwicklungen, die Auswirkungen der beiden bisherigen Überprüfungskonferenzen, Erfolge und Misserfolge, erfüllte Hoffnungen und Enttäuschungen?

2. In welcher Weise kann die Schweizer Delegation in Genf beitragen, den Atomsperrvertrag wirksamer im Sinne der ursprünglichen, nicht militär- und nicht wirtschaftsgebundenen Absichten auszubauen?

3. Müssen im einzelnen die sogenannten «friedliche Atomexplosion» Indiens 1974, der Atomtest Südafrikas 1979, die vermuteten Atomsprengekörper Israels, Pakistans, Argentiniens und Taiwans, die gleichgerichteten Bemühungen in den Schwellenländern Brasilien, Ägypten, Irak und Südkorea als dem Atomsperrvertrag widersprechend beurteilt werden (horizontale Proliferation), ebenso wie die ungebrochene quantitative und qualitative Nuklearrüstung der bisherigen Atomwaffenstaaten (vertikale Proliferation)?

4. Was hält der Bundesrat unter diesen Gesichtspunkten vom Kontrollsystem der Internationalen Atomenergieagentur (IAEO) in Wien? Ist es richtig, dass die IAEO die Ausgaben für die Sicherheitskontrollen einfrieren liess und dafür die Ausgaben für die technische Zusammenarbeit laufend erhöhte?

5. Teilt der Bundesrat die kürzlich an der UNO-NGO-Konferenz in Nairobi geäusserten Bedenken, wonach die Atomtechnologie in der Dritten Welt kaum oder nicht zu einer

## **Interpellation Wyss Rheinschiffahrt**

### **Interpellation Wyss Navigation sur le Rhin**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	18
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.467
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1845-1846
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 797

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.