

BLS-Strecke. Verkehrspolitisch haben wir mit den Arbeiten an der Gesamtverkehrskonzeption bereits in den siebziger Jahren begonnen. Wir haben eine KVP-Vorlage sowie eine «Bahn 2000»-Vorlage für einen grosszügigen Ausbau des Schienennetzes im Parlament; wir haben den Leistungsauftrag der SBB schon verabschiedet. Ferner haben wir die Absteckung des Nationalstrassennetzes im Parlament in Behandlung, um auch damit klare Verkehrsgrundlagen für dieses Jahrhundert zu schaffen. Wir arbeiten seit langem an den Grundlagen für einen Baubeschluss zu einer Eisenbahnalpentransversale.

Dass wir international noch nicht zu einem Uebereinkommen gekommen sind, verdient vom Ausland her erst recht keine Vorwürfe, denn das liegt ja daran, dass die Meinungen darüber, welche Räume international verbunden werden sollen, noch wesentlich auseinandergehen. Diese Situation kann man uns nicht zur Last legen. *Sine ira et studio* und in aller Freundschaft, die wir mit unseren Nachbarländern haben (es ist eine sehr erfreuliche und gute Zusammenarbeit): Die Schweiz hat seit langem klare verkehrspolitische Zielsetzungen, wir haben eine abgesteckte Strategie; wir realisieren sie allerdings, wie es helvetischen Gepflogenheiten entspricht, Schritt um Schritt, und das – unter uns gesagt – ohne allzu viel darüber zu sprechen, ohne Getöse. Ich bin damit einverstanden, die beiden Motionen entgegenzunehmen.

Präsident: Die Kommission beantragt, der Initiative sei keine Folge zu geben. Gemäss Artikel 21quinquies GVG hat Herr Cavelti die Initiative zugunsten der Motion zurückgezogen. Die Motion wird vom Bundesrat entgegengenommen, aber von Herrn Matossi bestritten.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung der Motion	21 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

84.452

Motion des Nationalrates (Salvioni)
Eisenbahn-Alpentransversale
Motion du Conseil national (Salvioni)
Ligne ferroviaire à travers les Alpes

Wortlaut der Motion vom 16. Dezember 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Alpen-Eisenbahntransversale begonnen werden kann.

Zu diesem Zweck erscheint es dringlich und unerlässlich, Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten. Andererseits gilt es, das Projekt in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen.

Texte de la motion du 16 décembre 1985

Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais.

A cet effet, il paraît urgent et indispensable d'entamer des négociations sur le plan européen en vue d'une bonne coordination et d'un financement convenable. Il y a lieu d'autre part d'englober ce projet dans le système des nouvelles lignes rapides à travers la Suisse.

Präsident: Der Bundesrat ist auch bereit, diese Motion des Nationalrates entgegenzunehmen.

Miville, Berichterstatter: Ich habe ausgeführt, dass sich die Kommission für die Ueberweisung der Motion ausgesprochen hat.

Ueberwiesen – Transmis

86.523

Postulat Ducret
Swissmetro. Machbarkeitsstudie
Swissmétro. Etude de faisabilité

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1986

Der Bundesrat ist eingeladen, vor der Schlussdiskussion über das Projekt «Bahn 2000» durch eine von der SBB-Verwaltung unabhängige akademische Institution eine Machbarkeitsstudie über das öffentliche Verkehrsmittelprojekt, genannt Swissmetro, ausführen zu lassen.

Texte du Postulat du 19 juin 1986

Le Conseil fédéral est prié, avant la discussion finale concernant le projet «Rail 2000», de faire élaborer une étude de faisabilité sur le projet de transports publics Swissmétro par une haute école, indépendante de l'administration des CFF.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Letsch (1)

M. Ducret: Après 2 heures et 35 minutes de discussion sur un problème tout à fait identique puisqu'on a parlé de tunnel, j'espère qu'il vous restera encore un peu de patience.

Je suis cependant quelque peu inquiet, Monsieur le Président, c'est la deuxième fois que je dois présenter un sujet que je considère comme important devant des bancs qui se sont vidés en raison de la durée des discussions précédentes. C'est une situation assez désagréable. J'avais vécu les mêmes événements, M. Schlumpf s'en souvient peut-être d'ailleurs, lors de la discussion sur l'aéroport de Cointrin, où j'avais essayé de défendre mon point de vue à 13 h 30, 15 minutes avant le départ d'un train pour Zurich afin de fêter l'élection de Mme Kopp, conseillère fédérale. Je me demande s'il est très opportun de défendre cette proposition maintenant, devant un auditoire clairsemé, après 2 h 35 de discussions sérieuses et difficiles. Je veux bien le faire, mais si cela devait être une des raisons de l'échec de ma proposition, je reviendrai alors la présenter à un moment plus favorable.

Je pose dès lors la question: Est-ce qu'on continue ou est-ce qu'on s'arrête?

Präsident: Ich danke Herrn Ducret, dass er dieses Postulat begründet. Anschliessend hören wir die Antwort des Bundesrates. Falls der Rat beschlussfähig ist, können wir heute noch über den Vorstoss abstimmen.

M. Ducret: Dans ces conditions je continue, et j'espère que ceux qui nous font le plaisir d'être présents seront des partisans du projet que je vais essayer de vous présenter. Il s'agit en effet de quelque chose d'extrêmement audacieux. Tout à l'heure, M. Aubert a parlé d'audace et de témérité. C'est le cas ici, mais il s'est trouvé malgré tout 36 de nos collègues du Conseil national pour signer cette proposition présentée par M. Salvioni, conseiller national. De mon côté, j'ai trouvé un appui auprès de M. Letsch, et je vais essayer aujourd'hui de vous la présenter en «première»,

puisqu'aussi bien le débat au Conseil national n'a pas encore eu lieu.

Je ne m'étendrai pas sur le sujet, car vous savez qu'en gros il faudrait construire un tunnel à double tube à travers notre pays afin de relier les centres importants pour assurer le trafic des voyageurs. Il ne s'agit pas du tout du trafic des marchandises – M. Schlumpf l'a relevé il y a un instant. C'est un projet tout à fait nouveau, qui n'existe nulle part encore, ce pourrait être un fleuron pour l'esprit d'entreprise des Suisses, pour l'industrie suisse, et cela pourrait être un produit d'exportation.

Je vous expose la situation où nous nous trouvons aujourd'hui. Les trains à grande vitesse semblent être les seuls moyens propres à lutter contre la concurrence des avions et des automobiles. Les premiers à avoir réalisé des trains à grande vitesse sont les Japonais, puis les Français. Or, pour ce faire, il faut tout d'abord créer de nouvelles lignes, il faut acquérir des terrains, tracer des trajets différents. Ces trains à grande vitesse sont très négatifs pour ce qui est de l'environnement, on ne peut plus en effet habiter le long d'une telle ligne car le bruit est considérable; ces trains doivent donc circuler à une distance d'au moins 300 mètres de toute habitation. D'autre part, la consommation de ces trains est tout à fait exceptionnelle. Pour un siège passager, dans un avion de type Airbus, on consomme 6 litres au 100 kilomètres. Pour un siège passager dans nos trains «Interville», on consomme 2 litres au 100 kilomètres. Pour un train à grande vitesse, du type TGV, on consomme presque 4 litres au 100 kilomètres. Cette consommation est donc supérieure à celle de l'automobile, elle est inférieure à celle de l'avion mais cependant très considérable. Cette forte consommation s'explique ainsi: pour aller vite, en surface, il faut vaincre la pression de l'air. Là est le problème. Un train lancé consomme très peu, mais l'air le freine. Par conséquent, forte consommation de terrains, forte consommation d'énergie, pour ces nouvelles lignes, inconvénients que le Swissmetro supprime complètement. Ces inconvénients peuvent même se transformer en avantages, si l'on réussit à installer entre les principaux centres de notre pays – et l'on devrait commencer par une ligne Zurich-Bâle ou Zurich-Berne – un tube dans lequel pourra circuler, dans une atmosphère dont on aura enlevé la plus grande partie de l'air, en dépression, en *vacuum*, un train qui ressemblera d'ailleurs plus à un avion qu'à un train, propulsé non plus par des moteurs rotatifs mais par des moteurs linéaires – qui sont à l'étude, notamment à l'Ecole polytechnique de Lausanne, mais qui sont déjà utilisés dans certains types de transports par les PTT entre autres – et ce train, qui devra circuler à 400, voire 500 kilomètres/heure, au lieu de rouler grâce à des roues, glissera grâce à la répulsion ou à la traction magnétique. Ce système existe, il y a actuellement un métro qui circule à Berlin selon ce principe, pas à grande vitesse bien entendu, mais qui fonctionne. Il y a là trois techniques tout à fait nouvelles: le *vacuum*, la sustentation électro-magnétique et la traction avec un moteur déroulé.

Ce sont là, je le sais, des nouveautés qui effraient le Conseil fédéral, mais je ne voudrais pas que le Conseil fédéral et les CFF soient effrayés par ces nouvelles techniques comme l'ont été les horlogers par le quartz, car là on va manquer le train! Les horlogers avaient dit que le quartz ne battrait jamais la montre mécanique. Regardez vos poignets, mesdames et messieurs! Le quartz a effectivement battu la montre mécanique et il y a beaucoup de chances pour que les systèmes de roulement actuels soient remplacés d'ici peu d'années par des systèmes de sustentation et de propulsion tout à fait différents.

Le Conseil fédéral, qui l'a déjà écrit en pré-réponse à la motion de M. Salvioni, arguera, je le sais, que dans l'harmonisation européenne, un tel système ne correspond à aucun de ceux qui ont été choisis. Mais, Monsieur le Conseiller fédéral Schlumpf, où y a-t-il une harmonisation européenne dans les trains à grande vitesse? Le TGV français est incapable de rouler en Allemagne ou en Italie plus vite qu'un train normal. Le TGV qui va venir à Berne, ce TGV français qui

aura été une gazelle jusqu'à Dijon, va se transformer en tortue entre Dijon et Berne. Est-ce cela l'harmonisation? Si l'on veut parler d'harmonisation il faudra créer en Suisse une voie rapide pour le TGV, sinon les voyageurs ne l'utiliseront pas, si ce n'est par curiosité. Et le seul intérêt c'est le trajet Dijon-Paris qui se couvre à une vitesse se situant entre 270 et 300 kilomètres à l'heure. Les Allemands ne sont du reste pas du tout d'accord avec le projet français. Ils ont un tout autre système que le «Schweizer Illustrierte» a présenté la semaine dernière. Les Italiens vont également dans une tout autre direction, sachant que dans nos pays il sera quasiment impossible, du moins dans les zones urbaines, de modifier le tracé de nos lignes ferroviaires. Ils proposent un système plus rapide, qui pourra s'incliner selon les courbes, de façon à ce que les passagers soient transportés confortablement.

Il n'y a donc pas d'harmonisation. Si, pour une fois, la Suisse, comme elle l'a été dans le passé, comme elle l'a été avec les cols de haute montagne: les seules grandes traversées des Alpes en Suisse: nos ancêtres étaient audacieux; comme la Suisse l'a fait avec les ponts: les plus grands ponts ceux en bois ont été faits en Suisse, les plus grands ponts américains ont été faits par des ingénieurs suisses; comme la Suisse l'a fait avec l'électricité: le premier barrage hydroélectrique a été fait en Suisse, il était genevois, de sorte qu'il n'était pas très connu, mais c'est l'usine de Chèvres, la première usine hydroélectrique au monde, au fil de l'eau; les plus grands barrages ont été faits par les Suisses. Tout à coup aujourd'hui, devant une idée soutenue par des ingénieurs de nos Ecoles polytechniques fédérales, on se montre timoré, craintif, on a peur, on craint que cela ne marche pas. Je reconnais effectivement qu'il faut étudier la question, il est possible que cela ne soit pas réalisable, mais il faut faire une étude sérieuse, il faut oser dépenser des capitaux pour entreprendre cette étude.

L'une des grandes questions qui se posent, bien évidemment, et on l'a évoquée tout à l'heure comme hier, d'ailleurs, en ce qui concerne les prestations des CFF, c'est l'investissement. Personnellement, je suis plus confiant que le Conseil fédéral, qui fait preuve d'un pessimisme incroyable. Hier, nous avons voté, dans le mandat de prestations 1987, les nouveaux articles, et l'article 15 a) nouveau comprend cette phrase que je trouve épouvantable, je ne l'ai pas relevée hier, c'eût été une complication inutile: «L'excédent des produits, c'est-à-dire les bénéfices que les chemins de fer pourront faire, constitueront des réserves destinées à compenser les futurs déficits.» En matière de transports dans ce pays, on part du principe qu'il y aura obligatoirement des futurs déficits! On aurait pu le mettre au conditionnel, des éventuels futurs déficits! Moi, je vous fais une autre proposition pour la couverture financière du Swissmetro, c'est d'essayer d'en faire une opération dans le genre Swissair – cela tombe bien puisque ça commence de la même façon, mais ça finit autrement. Si nous réussissions à intéresser l'industrie, les capitaux privés, les villes éventuellement concernées par ce type de transport, la Confédération, nous pourrions peut-être réussir à ce que l'investissement soit, comme pour le Lötschberg, anciennement, ou pour le Gothard, pris, en totalité ou en partie, par le secteur privé, industriel ou commerçant.

D'autre part, je suis absolument persuadé que, si nous ne dépassons pas les vitesses que nous nous sommes fixées – soit 160 kilomètres à l'heure – nous n'arriverons pas à remplacer l'automobile. C'est indéniable, la preuve est faite: nos excellents trains «Interville», les beaux horaires qui sont déjà en place, les conditions agréables de voyage, n'ont pas amené ce que l'on attendait en passagers. Par contre, le TGV démontre que lorsqu'on va beaucoup plus vite on peut effectivement attirer la clientèle. Sur le trajet Lyon-Paris, la preuve est faite, la clientèle des avions a même été détournée au profit du rail. C'est pourquoi, indépendamment de «Rail 2000», il serait judicieux d'accepter l'étude.

En conclusion, je voudrais répondre à la question que l'on pourrait se poser: au fond, ce projet, qui va faire concurrence à «Rail 2000», va-t-il démobiliser les Chemins de fer

fédéraux? Pour moi, la réponse est bien évidemment non. Nous savons bien, que si les chemins de fer connaissaient un plus grand succès, sur beaucoup de lignes, nous devrions installer une troisième voie – c'est le cas entre Lausanne et Genève, où l'on ne peut plus augmenter la densité du trafic sans ajouter une troisième voie, sinon il n'y aura plus de trafic régional; c'est également le cas dans la région de Zurich, dans celle de Bâle. C'est en Suisse le futur problème: mettre une troisième voie là où l'on a la double voie.

Or, le projet que je propose, l'idée qui a été construite, c'est justement d'enlever ce trafic qui gêne, parce qu'il se déroule à une vitesse excessive par rapport au trafic régional, c'est de permettre aux lignes existantes des Chemins de fer fédéraux d'assurer à nouveau le trafic régional qu'on abandonne. Je suis triste lorsque je pars de Genève le matin de traverser Nyon, Morges, puis Romont, sans m'arrêter. Nos trains pourraient à nouveau s'arrêter dans ces gares, récupérerait du trafic qui aujourd'hui se fait en automobile. Les voyageurs rejoindraient les gares de contact avec le Swissmetro, qui doivent absolument être les mêmes, de façon à ce que Swissmetro puisse assurer le trafic interville rapide et que les voies de surface soient réservées au trafic régional et au trafic express.

C'est pourquoi je demande que l'on accepte de renvoyer ce postulat. Je répète encore une fois pourquoi: pour respecter une certaine politesse envers les 36 conseillers nationaux qui ont signé ce postulat, il faut aussi leur laisser l'occasion d'en discuter. Si vous refusez maintenant le renvoi, il est évident que le Conseil national ne s'exprimera pas sur ce sujet. Je vous demande, puisque cet objet est venu d'abord devant notre conseil, que ce dernier permette à M. Salvioni et aux 35 autres conseillers nationaux cosignataires de s'exprimer.

Bundesrat Schlumpf: Ich beantrage Ihnen im Namen des Bundesrates, das Postulat abzulehnen. Wir haben keine Angst, Herr Ducret, vor neuen Technologien, aber davor, dass man mit neuen Technologien, die allenfalls im nächsten Jahrhundert einmal machbar sein werden, behandlungsreife Realisierungsvorhaben hinauszögern will. Man verzögert damit die «Bahn 2000» – wir haben heute morgen zwei Stunden lang darüber diskutiert – und, im Anschluss daran, auch eine neue Eisenbahn-Alpentransversale.

Die «Swissmetro» könnte die Eisenbahn-Alpentransversale nicht ersetzen; das wäre ein zusätzliches Unternehmen. Sie sagen ja selber – und es ist so –, dass die «Swissmetro» nur Personenverkehr befördert. Ich habe heute morgen hier gehört – es hat mich, obwohl es für bundesrätliche Ohren nicht neu war, sehr beeindruckt –, dass wir den Güterverkehr auf die Schienen bringen müssen, gerade im Reusstal und in der Leventina. Aber wie machen Sie das mit einer «Swissmetro»? Falls wir eine «Swissmetro» einbeziehen wollen, stehen wir vor der Frage: Wollen wir zusätzlich eine Eisenbahn-Alpentransversale für den Güterverkehr bauen? Das wäre recht ambitiös. Die Kostenschätzungen für die «Swissmetro» belaufen sich gemäss den Studienverfassern auf etwa 7 Milliarden Franken. Für die Eisenbahn-Alpentransversale ist mit 7 bis 9 Milliarden Franken und für die «Bahn 2000» mit 7,5 Milliarden Franken zu rechnen. Alles wäre – ohne Prioritätsordnung – in einer überblickbaren Zukunft zu realisieren! So geht das natürlich nicht.

Was ist die «Swissmetro»? Für unsere Fachleute bei den Bahnen und unsere Ingenieurunternehmungen brachte die Idee keine Überraschung. Dieses Thema wird bereits seit einiger Zeit diskutiert und behandelt. Diese als Magnet-schwebbahn konzipierte Untergrundschnellbahn – Herr Ducret hat sie kurz umschrieben – in Tunnelröhren, Vakuum oder Teilvakuum, könnte Geschwindigkeiten von 300 bis 400 km/h oder noch mehr erreichen. Der Energieverbrauch, der Landverbrauch und die Immissionen – das ist richtig – wären stark reduziert, weil alles im Untergrund verlaufen würde.

Dank hoher Geschwindigkeiten brauchen Sie für die Strecke Zürich–Genf nicht einmal ganz eine Stunde. Aller-

dings muss sich das wegen des Vakuums in den Röhren paketweise abwickeln. Es müssten immer pro Stunde in jede Richtung vier Züge fahren; es gäbe keine Flexibilität hinsichtlich der Fahrplangestaltung, damit der Vorteil dieses Schwebesystems ausgenutzt werden könnte. Die «Swissmetro» würde nur die wichtigsten Zentren unseres Landes verbinden; Genf–Lausanne–Bern–Luzern–Zürich–St. Gallen auf der einen und Basel–Luzern–Tessin auf der anderen Achse. Das wären die Verknüpfungspunkte. Damit kann keineswegs die Versorgung im Sinne des heutigen und weiterzuentwickelnden traditionellen Schienensystems abgelöst werden. Das wäre allenfalls eine Ergänzung, sozusagen eine unterirdische NHT – mit noch weniger Verknüpfungspunkten.

Was wichtig ist: Die Idee einer magnetischen Eisenbahn ist noch weit von jeder Anwendungsmöglichkeit entfernt. Wenn sie einmal diesen Vorstellungen entsprechend möglich wird, ist das ein bedeutender Technologiesprung. Bis zu einer Realisierung – nicht nur im Sinne einer kurzen, lokalen Versuchsstrecke, sondern als tragendes Verkehrssystem für ein Land oder für Landesteile – wird es aber Jahrzehnte dauern. Erst wenn es technisch machbar ist, könnte man einen politischen Entscheid fällen. In allen umliegenden Ländern – Frankreich (mit dem TGV!), Bundesrepublik Deutschland, Beneluxländer, Italien, Österreich – denkt man nicht im entferntesten an eine derartige Systemumstellung, sondern an eine Optimierung des bisherigen Bahnsystems: höhere Geschwindigkeiten durch die Verbesserung der Trassees und natürlich auch des Rollmaterials. Wenn wir auf die Technologie einer «Swissmetro» umstellen würden, wären wir europäisch völlig isoliert. Ein solches System wird heute und morgen an keiner Grenze «abgenommen». Um noch einmal an die europäischen Bestrebungen zu erinnern: Die Politik – man erreicht immer wieder Fortschritte – geht europäisch in den entsprechenden Gremien und Organisationen ganz in Richtung einer Harmonisierung (technologisch, administrativ und tarifarisch) der technisch weiterentwickelten heutigen Eisenbahnsysteme. Darauf ausgerichtet ist auch die Arbeit der CEMT, der von Herrn Ständerat Gadiant erwähnten Europäischen Verkehrsministerkonferenz.

Sollen wir, um nach dem Anliegen von Herrn Ducret Studien zu betreiben, etwas aufschieben, was spruchreif auf dem Tisch ist? Das gehört nämlich zu unserer koordinierten Verkehrspolitik, die in diesem Jahrhundert realisiert werden muss, wenn der Vorsprung der Strasse nicht weiter zunehmen soll. Wenn wir die Schienenleistung nicht sehr bald fundamental verstärken, wird uns die Strasse «davonrennen». Beim vorherigen Traktandum wurde vom Druck der Strasse geredet. Wir müssen weitermachen; wir können jetzt nicht wegen einer Technologie, die allenfalls einmal im nächsten Jahrhundert machbar, vielleicht sogar als Ergänzung günstig sein könnte, etwas aufschieben, was bereits parlamentarisch spruchreif ist. Das wäre nicht zu verantworten. Die Alternative heisst nicht: moderne Technologie mit hohen Leistungen oder Nichtstun. Die «Bahn 2000» bringt gerade auch für die Verbindung der peripheren Orte – Genf–St. Gallen und Basel–Nordseite des Gotthards, dort müssen wir eine Einschränkung akzeptieren – wesentliche Angebotsverbesserungen in bezug auf Geschwindigkeit, kürzere Verbindungen, Abbau des Umsteigens, Fahrkomfort, Leistungsfähigkeit, Fahrplan usw. Wir haben eine Neuerung in parlamentarischer Behandlung, die einen bedeutenden Schritt nach vorne bringen wird.

Ich möchte Sie deshalb bitten, dieses Postulat abzulehnen und beim Konzept zu bleiben, das wir jetzt seit Jahren konsequent verfolgen und das bereits so weit gediehen ist, dass wir absehen, wann es unserem Lande nützlich werden kann. Jeder Tag, den wir dabei verlieren, ist zwar bedauerlich, jedoch noch nicht unverantwortlich. Es dürfen aber keine Monate mit weiteren Abklärungen verlorengehen, mit Abklärungen für ein Vorhaben, das in einem klaren Widerspruch zu «Bahn 2000» und zu einer Eisenbahn-Alpentransversale stehen würde. Eine «Swissmetro» ersetzt weder die «Bahn 2000» noch eine Eisenbahn-Alpentransversale. Wenn

man es ernst nimmt mit dem, was man mit «Bahn 2000» und der Eisenbahnalpentransversale erreichen will, kann man jetzt doch kein solches System in Erwägung ziehen. Wir dürfen nicht auf allen Hochzeiten tanzen und in allen Sätteln reiten! Bleiben wir auf dem Boden, machen wir weiter mit dem, was jetzt bereits spruchreif vorliegt. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Das Postulat Ducret wird vom Bundesrat abgelehnt.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung des Postulats	11 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

86.550

Postulat Lauber

Verordnung zum TVG. Artikel 109

Ordonnance relative à la loi réglant la correspondance télégraphique et téléphonique. Article 109

Wortlaut des Postulates vom 20. Juni 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, Artikel 109 TVVI (Verordnung vom 17. August 1983 zum Telegrafien- und Telefonverkehrsgesetz) zu überprüfen und so abzuändern, dass in dünnbesiedelten Gebieten wie Berg- und Randregionen die Weiterverbreitung eines ausländischen Programmes unterbrochen werden darf, um ein anderes ausländisches Programm oder dasjenige eines schweizerischen Veranstalters weiterzuverbreiten oder zu verbreiten.

Texte du postulat du 20 juin 1986

Le Conseil fédéral est invité à réexaminer et à modifier l'article 109 de l'ordonnance du 17 août 1983 relative à la loi réglant la correspondance télégraphique et téléphonique, de manière à permettre de suspendre la retransmission d'un programme étranger dans les zones peu peuplées ainsi que dans les régions périphériques et les régions de montagne aux fins de transmettre ou de retransmettre en lieu et place un autre programme étranger ou celui d'un diffuseur suisse.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cavelti, Gadiant (2)

Lauber: Dank der Errichtung von Umsetzern ist es seit einigen Jahren möglich, auch in Teilen des Berggebietes, beispielsweise im Wallis und in Graubünden, eine beschränkte Anzahl ausländischer Programme drahtlos weiterzuverbreiten und zu empfangen. Im Verhältnis zum Mittelland und den grossen Agglomerationen bleibt das Angebot aber klein. Die Unterschiede in der Versorgung sind nach wie vor zu gross. Ich bin mir darüber klar, dass es auch in Zukunft nicht möglich sein wird, in den Berggebieten die gleiche Anzahl Programme zu empfangen wie in der übrigen Schweiz. Der Unterschied muss aber auf ein annehmbares Mass verkleinert werden.

Dies ist meines Erachtens nicht nur ein medienpolitisches, sondern vor allem auch ein regionalpolitisches Postulat, das wir ernstnehmen sollten. Wenn man bedenkt, dass die Schweizerin und der Schweizer heute pro Tag durchschnittlich 125 Minuten fernsehen, so kann man ermessen, welchen Stellenwert das Fernsehen bzw. das Freizeitangebot an sich – das Programmangebot gehört dazu – in der Freizeitgestaltung von heute einnimmt. Es ist ein nicht zu

unterschätzender Faktor bei der Wahl des Wohnortes. Ob diese passive Art der Freizeitgestaltung positiv oder negativ zu bewerten ist, sei einmal dahingestellt.

Diese Feststellung und das Bekunden tiefsten Bedauerns sind zwar wohlfeil, helfen aber kaum weiter. Was also können wir – vor allem in realistischer Weise – tun?

Die Verkabelung wäre die Lösung, dürfte aber bis auf Ausnahmen an den finanziellen Voraussetzungen scheitern. Der weitere Ausbau der einzelnen Umsetzer ist eher denkbar, aber auch nicht gerade billig, und eine signifikante Steigerung des Angebots müsste am Mangel an Frequenzen scheitern. Ist es deshalb nicht eine Idee, rechtlich die Möglichkeit zu schaffen, ein bereits weiterverbreitetes ausländisches Programm zu unterbrechen – insbesondere dann, wenn auf verschiedenen Sendern das gleiche Programm angeboten wird – und während der Unterbrechung Teile eines andern ausländischen Programmes zu verbreiten?

Das wäre ein einfacher und kostengünstiger Beitrag auf dem Wege zu einer zwar nicht gleichen, aber zumindest gerechteren Versorgung.

Das heutige schweizerische Recht lässt diese Lösung indessen nicht zu. Nach Artikel 109 der Verordnung I zum Telegrafien- und Telefonverkehrsgesetz müssen ausländische Programme zeitgleich, vollständig und inhaltlich unverändert übertragen werden. Gegen diesen Integral-Grundsatz habe ich an sich nichts einzuwenden; er hat durchaus seine Berechtigung. Zu Grundsätzen gehören aber auch Ausnahmen, und zwar dann, wenn ein besonderes öffentliches Interesse dafür spricht. Ich habe versucht, Ihnen darzulegen, dass hier ein solches öffentliches Interesse besteht.

Ich bitte deshalb den Bundesrat, Artikel 109 der Verordnung I mit einer entsprechenden Ausnahme zu versehen. Die Bevölkerung des Berggebietes wird diese Geste zu verdanken wissen.

Ich bin mir bewusst, dass damit noch nicht alle Probleme gelöst sind. Ich denke hier besonders an das Urheberrecht, aber diese Frage werden die Direktbeteiligten und -betroffenen untereinander zu lösen haben.

Die Unterbrechung soll aber nicht nur bei der Weiterverbreitung zusätzlicher ausländischer Programme dienen. In den heutigen Programmen ist das Berggebiet im Verhältnis zu andern Teilen unseres Landes eher selten Gegenstand der Medienberichterstattung. Auch die Berggebiete haben ein moralisches Recht, eigene Radio- und Fernsehprogramme zu machen. Ein Recht haben und dieses Recht ausüben sind aber bekanntlich zwei verschiedene Dinge. Wegen des kleineren Marktes wird es immer schwierig sein, die notwendigen finanziellen Mittel aufzubringen. In der Regel dürfte es nur möglich sein, wenn wenigstens die technische Infrastruktur kostengünstig ist, und diese Ueberlegung spricht wiederum für eine Unterbrechung eines Programms.

Mit Genugtuung habe ich festgestellt, dass zumindest das EVED diese Meinung teilt. Es hat in seinem Entwurf eines Bundesgesetzes über Radio und Fernsehen, der kürzlich in die Vernehmlassung ging, die Unterbrechung vorgesehen. Nur bin ich der Meinung, diese Möglichkeit sollte schon früher geschaffen werden. Eine Aenderung des Artikels 109 der Verordnung I könnte schnell und auf einfache Weise diese Voraussetzung schaffen, damit auch die Leute im Berggebiet ihr Radio- und Fernsehprogramm haben bzw. machen können.

Bundesrat Schlumpf: Gegen die Ueberweisung des Postulats ist nichts einzuwenden. Das Anliegen kann man aber nicht realisieren, indem man die Verordnung I revidiert: Dazu ist eine Revision des Radio- und Fernsehgesetzes selbst notwendig. Die Begründung von Herrn Lauber ist richtig.

Wir möchten diese Möglichkeit auf die Uebernahme inländischer Programme beschränken. Wenn man auch ausländische Programme übernehmen wollte, führte das zu einem neuen Programm, und dann hätten wir auch einen Programmveranstalter. Ich meine, man sollte ein Unterbrechen

Postulat Ducret Swissmetro. Machbarkeitsstudie

Postulat Ducret Swissmétro. Etude de faisabilité

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.523
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	568-571
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 798

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.