

Heute werden die Aufgaben im Medien- und Telekommunikationsbereich von wenigen Leuten im Generalsekretariat des EVED bewältigt. Dies war bisher äusserst rationell und zweckmässig. Mit Blick auf die kommenden Aufgaben genügt diese rudimentäre Organisationsstruktur nicht mehr. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, die Errichtung eines Bundesamtes für Kommunikation zu prüfen.

Texte du postulat du 20 mars 1990

La politique des médias et de la communication est en mutation. Ces dernières années, un imposant programme législatif a vu le jour et a été partiellement approuvé.

Preuves en sont l'article 55bis de la constitution relatif à la radio et à la télévision, divers arrêtés fédéraux dans le domaine des médias et le projet de loi fédérale sur la radio et la télévision.

Le domaine de la communication connaît une situation semblable, en ce sens que la loi de 1922 réglant la correspondance télégraphique et téléphonique doit être remplacée par une loi sur les télécommunications et s'accompagnera d'une nouvelle réglementation des télécommunications plus conforme aux normes européennes.

L'exécution de cette législation, visant l'ouverture et la libéralisation, implique de nombreuses et lourdes tâches. Les deux domaines, télécommunications et médias électroniques, sont intimement liés.

Les tâches relevant des médias et des télécommunications sont assumées par un nombre restreint de collaborateurs du Secrétariat général du DFTCE. Cette solution était parfaitement rationnelle et appropriée.

Dans la perspective des tâches futures, cette structure organisationnelle rudimentaire ne suffit plus.

Le Conseil fédéral est dès lors prié d'examiner la possibilité de créer un office fédéral de la communication.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Seiler, Uhlmann, Zimmerli (3)

Gadient: Die Begründung meines Postulates ist im wesentlichen im aufliegenden Text enthalten. Das Gesetzgebungsprogramm der letzten Jahre im Kommunikations- und medienpolitischen Bereich erreicht einen erheblichen Umfang. Ich erinnere an das soeben verabschiedete Radio- und Fernsehgesetz, an das in der Kommissionsberatung befindliche Fernmeldegesetz, aber auch an verschiedene Bundesbeschlüsse im Medienbereich und schliesslich an den Verfassungsartikel 55bis.

Dem Bundesrat und dem EVED werden in diesen Erlassen zahlreiche Aufgaben zusätzlich aufgebürdet. Der Vollzug dieser Gesetzgebung, aber auch die sich vollziehende Liberalisierung werden sich nicht mit den heute verfügbaren Organisationsstrukturen und personellen Ressourcen bewältigen lassen.

Die Aufgaben im Medien- und Telekommunikationsbereich werden heute von wenigen Leuten im Generalsekretariat des EVED wahrgenommen. Dank ungewöhnlichem Einsatz und entsprechendem Können war das Pensum bis heute zu bewältigen, aber mit Blick auf die auf uns zukommenden Aufgaben kann eine derart rudimentäre Organisationsstruktur sicherlich nicht mehr genügen.

Im Zuge der Beratung des Fernmeldegesetzes zeichnet sich in der Kommission eine strikte Trennung ab zwischen hoheitlichen und betrieblichen Befugnissen. Eine solche Regelung setzt wiederum und in ganz besonderem Masse voraus, dass das EVED zwingend über ein entsprechendes Führungsinstrument verfügen muss. Gerade weil auch im Fernmeldegesetz, und dann in der Folge im Vollzug desselben, die bundesrätliche und departementale Mitwirkung eine erhebliche Ausweitung erfahren wird, kam die Kommission bereits in diesem Stadium zum Schluss, dass mit der Schaffung eines Bundesamtes für Kommunikation nicht zugewartet werden soll. Die Kommission für die Beratung des Fernmeldegesetzes beauftragte dann an ihrer Sitzung vom 11. September die Verwaltung einstimmig, eine entsprechende Uebergangsbestimmung im Fernmeldegesetz selber auszuarbeiten und vorzule-

gen, damit das Bundesamt ohne Zeitverzug in diesem Erlass vorgesehen werden kann. Zu diesem Zeitpunkt war das Postulat, das wir heute behandeln, bereits traktandiert, aber – Herr Kommissionspräsident Kündig stimmt darin mit mir überein, ich spreche also mit seinem Einverständnis – dessen Ueberweisung wird die Kommission und auch den Bundesrat darin bestärken, eine entsprechende Regelung im Fernmeldegesetz vorzusehen. Sie werden demnach schon kurzfristig die Gelegenheit haben, bei der betreffenden Gesetzesberatung den definitiven Entscheid zu treffen.

In diesem Sinne ersuche ich Sie höflich, das Postulat zu überweisen.

Bundesrat **Ogi:** Ich kann mich kurz fassen. Sie wissen, dass im Kommunikationssektor eine grosse Dynamik festzustellen ist. Sie wissen auch, dass zwei grosse Gesetze in der parlamentarischen Beratung sind: das Radio- und Fernsehgesetz einerseits und das Fernmeldegesetz andererseits. In beiden Gesetzen werden uns verschiedene Aufgaben zugeteilt. Es wird nicht mehr möglich sein, mit einer Handvoll Mitarbeiter all diese Aufgaben, die aus diesen beiden Gesetzen herauswachsen, zu übernehmen.

Ich bitte Sie deshalb, das Postulat zu überweisen.

Ueberviesen – Transmis

87.035

Freihaltung der Wasserstrassen Protection du tracé des voies navigables.

Bericht des Bundesrates vom 15. April 1987 (BBl II, 457)
Rapport du Conseil fédéral du 15 avril 1987 (FF II, 466)

Beschluss des Nationalrates vom 19. September 1989
Décision du Conseil national du 19 septembre 1989

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

M. Flückiger, rapporteur: En 1916, le Conseil fédéral a reçu mandat de désigner les voies navigables et les cours d'eau qui pourraient être aménagés aux fins de la navigation et de prendre «les mesures nécessaires pour que la navigabilité des sections de cours d'eau désignées par lui ne soit pas compromise par des constructions ou par une modification artificielle du lit». Il a rempli ce mandat en 1923. En effet, l'arrêté du Conseil fédéral, du 4 avril 1923, contient une liste de ces cours d'eau. Il s'agit du Rhin, de Bâle au lac de Constance; de l'Aar, depuis son embouchure dans le Rhin jusqu'au lac de Neuchâtel; de la section de cours d'eau du lac de Bièvre au lac de Thourne. Par la suite, la sauvegarde des voies navigables a fait périodiquement l'objet d'interventions parlementaires. Le Conseil fédéral a fait rapport sur la situation du moment en 1956, 1965 et 1971. En 1973, les Chambres fédérales ont transmis une motion exigeant qu'une loi sur la protection du tracé des voies navigables soit édictée, que des négociations portant sur l'aménagement du Rhin supérieur soient ouvertes, et que d'autres projets d'aménagement de voies navigables soient étudiés. Le Conseil fédéral ordonna la préparation du projet de loi requis mais interrompit ensuite les travaux préliminaires en prévision de la conception globale suisse des transports qui aurait dû inclure la navigation. Dans la conception globale publiée en 1977, on a notamment proposé d'aménager le cours du Rhin de Bâle jusqu'à l'embouchure de l'Aar. En revanche, l'aménagement de l'Aar jusqu'au lac de Neuchâtel avait été considéré comme inutile.

Dans la procédure de consultation, les cantons de Suisse occidentale se sont prononcés en faveur d'une protection globale. Ils ont demandé qu'une voie navigable soit aménagée entre le Rhin et les lacs du pied du Jura. En revanche, en Suisse alémanique, on n'était prêt à accepter des mesures de protection sur le cours du Rhin supérieur que jusqu'à Weiach, de telles mesures étant écartées pour le Rhin supérieur.

Dans son message d'avril 1987, le Conseil fédéral prévoit des mesures de sauvegarde pour deux sections de cours d'eau, à savoir sur le Rhin jusqu'au confluent de l'Aar environ, c'est-à-dire jusqu'à Klingnau ou Weiach, et pour le Rhône en aval du lac de Genève. Vu l'intérêt qu'il y a à préserver le caractère naturel des cours d'eau, il entend renoncer à prendre des mesures concernant le Rhin supérieur en amont du confluent de l'Aar et à utiliser cette rivière pour le transport de marchandises. En outre le Conseil fédéral fait observer que l'aménagement de ces voies d'eau affecterait les droits de propriété et les attributions ou compétences des cantons et des communes. Le Conseil fédéral fonde ses propositions sur les considérations suivantes: la navigation rhénane stagne, une navigation par ailleurs particulièrement avantageuse pour le transport de gros tonnages a tendance malgré tout à diminuer, la politique des transports a d'autres priorités qui nous sont bien connues – achèvement du réseau des routes nationales, RAIL 2000 et NLFA – l'aménagement d'autres voies navigables semble actuellement peu vraisemblable.

Or, en dépit de ces motifs et priorités le Conseil fédéral reconnaît l'importance de la navigation fluviale. En effet, la navigation rhénane, qui a toujours bénéficié d'importants investissements de la Confédération, des cantons et des particuliers, assure près de 20 pour cent de nos importations. Les transports par bateau sont bon marché et permettent d'économiser de l'énergie. Dès lors, le Conseil fédéral propose diverses dispositions pour réaliser les mesures de protection du tracé des voies navigables envisagées sur le Rhin et le Rhône mais renonce à édicter une loi dans ce but. Je renoncerai à mon tour à entrer dans le détail et renvoie au message, en particulier aux pages 14 et 15 que vous pouvez consulter.

Il s'agit maintenant d'examiner les considérations de votre commission. Elle s'est réunie à deux reprises, les 1er mai et 21 août 1990, afin d'examiner notamment l'objet dont nous débattons. Elle a entendu des représentants du Bureau de coordination et de la navigation intérieure suisse ainsi que de l'Office fédéral de l'économie des eaux. Elle reconnaît que de bons arguments peuvent être présentés à l'appui des deux thèses défendues et qu'il convient dès lors d'agir avec discernement. Selon la commission, il faut d'abord constater que la situation juridique créée par la loi sur les droits d'eau reste valable. L'obligation de protéger le tracé de certaines sections de cours d'eau est donc maintenue. Il faut cependant se rappeler qu'au titre de l'aménagement du territoire, non seulement le tracé des cours d'eau mais aussi leurs rives seraient concernés, ce qui pourrait entraîner une part de frais élevés et également des nuisances dans les zones riveraines. La commission n'en considère pas moins qu'un minimum de mesures de protection est indispensable. Elle estime que la proposition faite dans le message du Conseil fédéral, à savoir protéger le tracé de la voie navigable du Rhin jusqu'à Klingnau ou Weiach et celui du Rhône en aval du lac de Genève, est raisonnable compte tenu des circonstances.

On peut dire en conclusion ce qui suit: s'il est vrai que le rapport ne rend pas impossible l'aménagement de voies navigables, l'abandon du projet de loi sur la protection des tracés consacre en fait la renonciation à un vieux rêve d'une navigation intérieure de grande envergure. Il ne serait pas judicieux, de l'avis de la commission, de continuer à entretenir ces espoirs pendant des décennies avec de coûteuses mesures de protection.

Partant de ces considérations, votre commission a décidé, par 6 voix contre 2, de prendre acte du présent rapport et de classer, conformément à la proposition faite à la première page de celui-ci, la motion, les postulats et l'initiative cantonale, qui appelaient des mesures plus ou moins définitives auxquelles il est désormais renoncé.

M. Cavadini: Les jeux sont faits, rien ne va plus, notre conseil va prendre acte du rapport du Conseil fédéral concernant la protection du tracé des voies navigables et va souscrire à la proposition de renoncer, même dans son principe, à une réalisation intéressante et qui peut conditionner une partie de notre avenir.

Est-il nécessaire de préciser, Monsieur le Conseiller fédéral, que nous ne prendrons pas connaissance du rapport, même si nous l'avons lu? D'abord, nous considérons qu'il est regrettable de se priver volontairement d'une voie navigable dont l'importance est indéniable. Dans la perspective d'une politique rationnelle des transports, la navigation fluviale peut apporter une contribution décisive. Les coûts sont inférieurs à ceux que connaît la route. L'environnement est mieux respecté, car le trafic fluvial réclame peu d'énergie, n'est pas bruyant, pollue faiblement l'eau et l'air. Les aménagements d'une telle voie sont indiscutablement plus avantageux que ceux auxquels on doit souscrire pour le développement des réseaux ferroviaires ou routiers. On a fait valoir qu'il fallait ménager ici les CFF qui connaissent une réduction du trafic de marchandises. L'argument nous paraît peu pertinent, à mesure que le développement général du trafic ne doit pas nous engager à sacrifier une telle opportunité.

Nous rappelons que la question soulevée par le Conseil fédéral n'a pas trait, formellement, à la réalisation d'une voie navigable, du pied du Jura à Bâle, mais bien à l'éventuelle construction, dans un avenir imprécisé, d'une voie de communication économique, respectueuse du sol et de l'environnement. Répéter que l'accroissement du volume annuel des importations et des exportations par le port de Bâle est faible ne constitue pas un argument péremptoire dans la mesure où la modernisation de la flotte a pris de vitesse certains petits bateliers et où la politique des prix des CFF relève ici et là du protectionnisme, pour ne pas dire plus.

Personnellement, nous croyons donc fermement à l'avenir d'une navigation fluviale. D'autres le mettent en doute. En renonçant à des mesures de protection pour les tracés de cette voie, on préjuge la décision de réaliser effectivement une fois une telle voie.

Un dernier mot, Monsieur le Conseiller fédéral, il sera politique. Il n'est pas indifférent de constater que la Suisse romande n'est pas enthousiasmée par la proposition du Conseil fédéral car, une fois encore, elle voit se fermer une possibilité de développement que d'autres ont acquise depuis longtemps. Un vieux rêve se dissipe, nous a dit M. Flückiger. Nous voyons, nous, des espérances raisonnables partir en fumée; nous le regrettons.

Bundesrat Ogi: In seinem Bericht über die Freihaltung der Wasserstrassen hat der Bundesrat 1987 seine Absichten dargelegt. Er will Massnahmen zur Freihaltung des Rheins bis zur Aaremündung und der Rhone vom Genfersee flussabwärts vorsehen. Er will auf die Freihaltung der übrigen Flussstrecken verzichten, ebenso auf ein Freihaltengesetz. Diese Absichten stehen heute zur Diskussion.

Soll der Bundesrat mehr tun? Nach Herrn Ständerat Cavadini sollten wir es. Soll der Bundesrat also mehr als zwei Strecken freihalten oder soll er nichts mehr tun und auf jede Freihaltung verzichten? Ihre Debatte soll dem Bundesrat Aufschluss geben, wie er weiter vorgehen soll. Ihr Rat ist eingeladen, vom Bericht – wie das richtig gesagt wurde – lediglich Kenntnis zu nehmen.

Zu entscheiden ist einzig über die Abschreibung von parlamentarischen Vorstössen. Weitere Entscheide sind heute nicht nötig.

Ueber die Schiffbarmachung von Wasserstrassen wird nicht heute entschieden. In der Herbstsession 1989 hat der Nationalrat vom Bericht ebenfalls Kenntnis genommen und einen Rückweisungsantrag von Herrn Nationalrat Friderici abgelehnt.

Der Bericht hat eine lange Vorgeschichte. Herr Kommissionspräsident Flückiger hat diese Geschichte erläutert. Ich will nicht darauf eintreten und möchte den Ueberlegungen des

Bundesrates lediglich folgendes beifügen: Die Rheinschiffahrt ist eine mehr oder weniger konstante Grösse. Seit Jahren werden etwa acht bis neun Millionen Tonnen in unseren Häfen umgeschlagen. Unsere Rheinhäfen sind nicht ausgelastet. Das müssen wir auch zur Kenntnis nehmen. Wir haben noch auf Jahre hinaus freie Kapazitäten. Ein zusätzlicher Hafen an der Aaremündung drängt sich zum heutigen Zeitpunkt und aufgrund der heutigen Beurteilung nicht auf.

In der Verkehrspolitik haben wir andere Prioritäten. Sie kennen sie, ich möchte sie kurz wiederholen: Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Verwirklichung der «Bahn 2000», der Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale, der Alpen-transit; Sie kennen diese Projekte, die im Moment Priorität haben.

Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung der Rheinschiffahrt. Der Bund hat diese Rheinschiffahrt auch seit jeher unterstützt. Der Schifftransport ist kostengünstig, das müssen wir auch sehen. Der Schifftransport – denken Sie an das nächste Wochenende – ist energiesparend. Diese Ueberlegungen haben den Bundesrat bewogen, die Freihaltung von zwei Gewässer-strecken vorzusehen: einen Abschnitt am Rhein und an der Rhone. Die allfällige Schiffbarmachung soll hier offenbleiben. Wir vergeben hier die Option nicht. Wir sehen Freihaltmassnahmen auf dem Rhein bis in den Raum der Aaremündung vor, also bis Klingnau oder bis Weiach. In diesen Raum kämen dann auch – sofern sie einmal gebaut werden müssten – die Hafenanlagen zu stehen. Welcher Standort gewählt würde, entscheidet aber nicht der Bund. Der Bund würde auch keinen Hafen selber bauen. Dasselbe gilt für die Strecke der Rhone unterhalb des Genfersees. Der Bundesrat weiss aber um die Bedeutung naturnaher Wasserläufe. Er will deshalb auch auf eine Freihaltung des Hochrheins oberhalb der Aaremündung verzichten. Auch auf der Aare sehen wir in Zukunft keine Güterschiffahrt. Sie haben ja aus den Unterlagen ersehen: Es gab Projekte bis nach Thun und bis in die Innerschweiz. Das ist heute nicht mehr möglich. Wir müssen hier realistisch sein.

Als konkrete Massnahmen sehen wir demnach vor, Sachpläne des Bundes in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen und dem benachbarten Ausland auszuarbeiten. Eine Freihaltung ist aber nur im Einvernehmen mit den betroffenen Kantonen realisierbar. Das gilt vor allem auch für die eventuell zu bauenden Hafenanlagen.

Zur Massnahme auf der Rhone: Wir planen ein generelles Projekt zur Beurteilung der technischen Eingriffe und zur Festlegung der benötigten Freihaltflächen. Die Kosten hierfür werden auf zirka eine Million Franken budgetiert. Wir planen ferner die Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich.

Zu den Massnahmen für den Hochrhein: Hier existiert bereits ein generelles Projekt bis zur Aaremündung. Wir planen, mit Deutschland Verhandlungen aufzunehmen, und wir müssen die Revision der bestehenden Rechtsgrundlagen in Angriff nehmen. Sodann verzichten wir auf die Ausarbeitung eines Freihaltgesetzes.

Der Bundesrat will also zwei Abschnitte freigehalten. Für dieses Vorgehen braucht er kein Freihaltgesetz. Der Bundesrat beschränkt sich – wie Sie jetzt sicher zur Kenntnis nehmen konnten – auf eine wirklich minimale Lösung, die aber einigen zu wenig weit geht, wie Herr Cavadini das gesagt hat. Aber es ist eine minimale Vorsorge, die wir unseren Enkeln schulden. Es wäre kurzfristig, auf jegliche Freihaltung zu verzichten, denn es ist richtig, was Herr Ständerat Cavadini gesagt hat: Die Binnenschiffahrt erlebt eine Art Renaissance, denken Sie an den Osten, denken Sie an die Projekte, die dort in Realisation begriffen sind.

Ich fasse deshalb zusammen: Freihalten heisst vorsorgliche Massnahmen treffen als Vorsorge für eine fernere Zukunft; Freihalten heisst Handlungsfreiheit bewahren in diesen beiden, jetzt erwähnten Bereichen, und Freihalten heisst eine Option offen halten. Damit wird nichts präjudiziert, aber auch noch nichts gebaut. Eine spätere Generation soll entscheiden, ob die Wasserwege in der Schweiz weiter ausgebaut werden sollen oder nicht. Wir müssen langfristig denken, in die Zukunft blicken, vorwärts schauen.

Ich bitte Sie im Namen des Bundesrates, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	18 Stimmen
Dagegen	6 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Seite 1 des Berichtes
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon la page 1 du rapport

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	20 Stimmen (Einstimmigkeit)
--------------------------------	--------------------------------

88.074

Anschlussgleisgesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

Siehe Jahrgang 1989, Seite 116 – Voir année 1989, page 116

Beschluss des Nationalrates vom 22. März 1990
Décision du Conseil national du 22 mars 1990

Differenzen – Divergences

M. **Flückiger**, rapporteur: J'imagine que nous aurons tôt fait de traiter les trois divergences qui subsistent entre les décisions prises par le Conseil national et celles prises par notre conseil au sujet de la loi fédérale sur les voies de raccordement ferroviaires, à savoir aux articles 3, 10 et 21.

Notre commission vous propose un ralliement aux versions du Conseil national en ce qui concerne les articles 3 et 21. Je m'abstendrai de donner un commentaire à ce sujet, le débat ayant eu lieu avant que le projet ne soit renvoyé au Conseil national.

Quant à l'article 10 de la section 3, rapport entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs, il règle la question des frais entre le raccordé et le constructeur de la voie de raccordement. Votre commission vous demande, à l'unanimité, de retenir la version initiale du Conseil fédéral et de notre conseil, qui prévoit que les chemins de fer doivent prendre part aux frais de raccordement pour autant qu'il en résulte pour eux des avantages.

Ayant ainsi traité des trois divergences qui subsistent, je vous prie de suivre, dans ses conclusions, votre commission.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte Sie zunächst fragen, ob es einen Sinn hat, hier noch eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen. Es ist wirklich eine kleine Differenz, und ich bin der Meinung, man könnte auch bei Artikel 10 der nationalrätlichen Version folgen.

Wenn Sie die Differenz bestehen lassen, wird dieses Gesetz kaum in dieser Session zu Ende beraten werden können. Ich bedaure das. Dieses Gesetz ist für uns wichtig. Wir tun etwas: Wir geben dem Schienenverkehr und dem kombinierten Verkehr Priorität und können dies bei den integrationspolitischen Auseinandersetzungen auch gegen aussen als Pluspunkt in die Waagschale werfen. Deshalb möchte ich Sie bitten, doch zu überlegen, ob Sie nicht dem Nationalrat zustimmen können.

Um was geht es? Die Neugestaltung hat zur Folge, dass die Bahnen Beiträge nicht nur an Anpassung und Ausbau von Bahnanlagen leisten können, die durch den Bau eines Anschlussgleises verursacht werden, sondern auch für Bau, Be-

Freihaltung der Wasserstrassen

Protection du tracé des voies navigables.

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.035
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	636-638
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 194

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.