

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Verantwortlichen der PTT haben offensichtlich die ernsthafte Absicht, ein PTT Informatik-Zentrum Zürich HB-Südwest zu errichten. Damit würde das wirtschaftliche Hauptzentrum der Schweiz um weitere, attraktive Arbeitsplätze bereichert.

Durch solche wichtige Einzelentscheide werden die Ziele der helvetischen Strukturpolitik unterlaufen, Randregionen werden einmal mehr um die Früchte ihrer Anstrengungen gebracht. Es gibt keine technischen, noch durch den Arbeitsmarkt verursachten Gründe, dieses Zentrum in Zürich zu erstellen. Im Gegenteil.

Einem Prospekt «Zürcher Gleisüberbauung HB-Südwest» ist zu entnehmen: «Im HB-Südwest entstehen insgesamt 3000 moderne Arbeitsplätze. In den Ausstellungshallen des Informatikzentrums werden Hardware und Software angeboten. Rund um das Telematik-Center der PTT sind die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiet der Kommunikation zu sehen.» Entsprechende Flächen sind offenbar bereits reserviert.

Gegen die Ueberbauung ist nichts einzuwenden, jedoch etwas gegen das Gebaren der PTT, und zwar auf dem Hintergrund der schweizerischen Regionalpolitik.

Der Ballungsprozess wirtschaftlicher Aktivitäten in der Schweiz ist ja noch weiter fortgeschritten als der demographische. 65 Prozent aller wirtschaftlichen Aktivitäten sind nur auf 3 Prozent der Landschaftsfläche der Schweiz angesiedelt, davon ein wesentlicher Teil in der Agglomeration Zürich.

Die Abwanderung von Arbeitskräften aus den Randregionen in die wirtschaftlichen Kernräume ist auch bei uns weiterhin in vollem Gange. Man dürfte jedoch gut beraten sein, nicht nur die kurzfristigen Wachstumseffekte dieses Vorgangs in Rechnung zu stellen, also quasi nur die Mobilität des Produktionsfaktors Arbeit zu betrachten, sondern auch seine ökonomischen, soziologischen und staatspolitischen Gefahren zu beachten. Durch diese «Entzugseffekte», durch diese «Abstimmung mit Füssen über die Teilhabe an einem höheren persönlichen Anteil am Bruttosozialprodukt» wird ein Auslaugungsprozess eingeleitet, in dessen Verlauf die Fähigkeit der prosperierenden Regionen, ihre hohe Wachstumsrate zu erhalten, verbessert und die Fähigkeit der rückständigen Regionen, aus eigenen Kräften ihren Entwicklungsstand aufzuholen, entscheidend verschlechtert wird. Helvetische Disparitäten: Es gibt sie, es gilt, sie ernst zu nehmen, und es gilt, mehr dagegen zu tun.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Mai 1988**Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 mai 1988*

Im Rahmen des HB Zürich und nachfolgender Arbeiten im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn-Bus 2000» errichten die SBB gemeinsam mit dem Kanton und der Stadt Zürich, einigen Grossbanken und den PTT-Betrieben die Ueberbauung HB-Südwest.

Darin untergebracht werden soll u. a. ein Handels- und Dienstleistungszentrum mit einer totalen Nutzungsfläche von 74 000 m². Davon entfallen 13 000 m² auf ein Informatik-Center, in dem Schulungs-, Verkaufs- und Ausstellungstätigkeiten der Computerindustrie, Software-Entwickler, Rechenzentren und Informatik-Anbieter eingerichtet werden.

In diesem Informatik-Center beabsichtigen die PTT-Betriebe eine Fläche von 1000 m² zu mieten, um auf ihre speziellen Dienstleistungen im Fernmeldebereich aufmerksam zu machen.

Geplant ist eine Kundenempfangsstelle, ein Ausstellungs-, Informations- und Beratungszentrum für die Teleinformatik-Dienstleistungen und das Telefon. Das Teleinformatik-Center der PTT-Betriebe ist somit nichts anderes als eine dem Nachfragepotential entsprechende Kundenberatungsstelle, wie sie in vielen anderen Städten eingerichtet sind.

Es ist unbestritten, dass es sich beim Grossraum Zürich um ein wichtiges wirtschaftliches Zentrum handelt. Viele namhafte Unternehmen – insbesondere die auf dem Gebiet der Informatik tätigen – sind im Raum Zürich angesiedelt. Zürich

weist ausnahmslos die grösste Kundenzahl in allen PTT-Dienstleistungsarten aus. Im Sinne einer rationellen und kundenfreundlichen Unternehmenspolitik muss dies bei Standortwahl und Dimensionierung des Centers berücksichtigt werden. In dieser PTT-Kundenberatungsstelle werden rund 12 Mitarbeiter der Fernmeldekreisdirektion Zürich tätig sein.

Im Zeitalter der ständig wachsenden Kommunikationsbedürfnisse der Wirtschaft und der Privaten ist es eine wichtige Aufgabe, den Kunden anzusprechen und sachkundig zu beraten.

Der Bundesrat teilt die Sorge des Postulanten um eine regional ausgewogene Entwicklung. Da der Postulant im vorliegenden Fall aber von Voraussetzungen ausgeht, die offensichtlich nicht zutreffen, ist das Postulat abzulehnen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté

87.570

Postulat (Stamm Walter)-Ammann
Huckepack-Verladebahnhof Thayngen
Gare de ferroutage à Thayngen

Wortlaut des Postulates vom 30. September 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage der Einrichtung eines Huckepack-Verladebahnhofs unmittelbar nach der Zollanlage Thayngen zu prüfen und in einem Bericht dem Parlament darzulegen.

Texte du postulat du 30 septembre 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier la question de l'aménagement d'une gare de ferroutage immédiatement après le poste de douane de Thayngen et de présenter à ce sujet un rapport au Parlement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bircher, Braunschweig, Brügger, Bundi, Deneys, Hubacher, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Mauch, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Ruffy, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Wagner (18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Zollabfertigungsplatz Thayngen gehört zu den vier wichtigsten Eingangspforten der Güterabfertigung. Im Bestreben, vermehrt Güter des Fernverkehrs auf die Schiene zu bringen, sind die entsprechenden Voraussetzungen in baulicher und tariflicher Hinsicht anzubieten. Der Bundesrat wird eingeladen, zusammen mit den Organen der SBB/DB alle dazu notwendigen Abklärungen einzuleiten.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**vom 17. Februar 1988**Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 février 1988*

Im Raum Schaffhausen bestehen bereits Verlade- und Entladeanlagen für den Huckepackverkehr mit Italien. Diese Anlagen in Rielasingen sollen zu einem vollwertigen Terminal erweitert werden. Ein baureifes Projekt liegt vor. Die Ausbaupläne enthalten die Möglichkeit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung für die «Rollende Autobahn» und für die Abwicklung von ein bis zwei Zugsparen pro Tag im «unbegleiteten Transitverkehr». Der Terminal Rielasingen hat für den Transitverkehr einen günstigen Standort. Er liegt an einer SBB-Strecke in einem EG-Staat, was in bezug auf

die Zollformalitäten und die zulässigen Lastwagengewichte grosse Vorteile bietet.

Der Terminal Singen dient dem Grosscontainerverkehr, wo im Bahnhof der DB geeignete Anlagen zur Verfügung stehen.

Der Terminalbedarf im Raum Schaffhausen ist gedeckt, wenn die Pläne für den Ausbau der Huckepackanlagen in Rielasingen realisiert werden. Ein weiterer Terminal in Thayngen, in der Nachbarschaft von Rielasingen, ist deshalb nicht nötig. Er wäre auch aus Gründen eines rationellen und wettbewerbsfähigen Betriebs nicht zweckmässig. Der Huckepackverkehr verlangt häufige Abfahrten, um die Wartezeit in den Verladebahnhöfen möglichst klein zu halten. Das führt zu einer Konzentration auf wenige Verlade-/Entladebahnhöfe, die für häufige Abfahrten ein genügendes Verkehrsaufkommen erwarten lassen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Herr Ammann ist mit der Ablehnung des Postulates (Stamm Walter)-Ammann nicht einverstanden. Dieses Geschäft ist irrtümlicherweise auf der Liste aufgeführt.

Ich frage Sie an, ob aus Ihrem Kreis zu den übrigen Postulaten anderslautende Anträge gestellt werden. – Das ist nicht der Fall.

88.376

Postulat Zwygart

Rollende Strasse durch das Kandertal

Transport de voitures accompagnées à travers la vallée de la Kander

Wortlaut des Postulates vom 14. März 1988

Die massive Verkehrszunahme in den letzten Jahren im Kandertal und gewisse Kapazitätsengpässe der Verladestation Kandersteg rufen dringend nach einer besseren Lenkung der Verkehrsströme vom Mittelland ins Wallis sowie nach Italien. Der Bundesrat wird eingeladen, Schritte in die Wege zu leiten, um den Autoverlad zu Beginn des Kandertales zu ermöglichen und den Autoverlad ab Brig oder Iselle zu fördern.

Texte du postulat du 14 mars 1988

L'accroissement massif du trafic de ces dernières années dans la vallée de la Kander, ainsi que la capacité insuffisante de la station de chargement de Kandersteg, rendent impérieuse une meilleure canalisation des flux de trafic du Moyen-Pays au Valais et vers l'Italie.

Le Conseil fédéral est prié d'oeuvrer de manière à permettre le chargement au bas de la vallée de la Kander et à l'encourager au départ de Brigue et d'Iselle.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Biel, Dünki, Grendelmeier, Günter, Hari, Hildbrand, Jaeger, Maeder, Müller-Aargau, Oester, Schmidhalter, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr (14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Nord-Süd-Strassenverkehr nimmt stetig zu. Als eine Alternative zum Gotthardstrassentunnel bietet sich im Westen der Schweiz nach dem Wegfall des Rawilprojektes der Autoverlad am Lötschberg und Simplon an. Durch Tarifmassnahmen wurde diese Verbindung schon gefördert. Die Verkehrszunahme am Lötschberg zeigt die begründenswerte Attraktivität des Schienenweges für das Auto vom und ins Wallis und bedauerlicherweise etwas weniger nach Ita-

lien. 1988 werden wohl über eine Million Fahrzeuge durch den Lötschberg geschleust werden. Leider hat das vor allem in Spitzenzeiten zur Folge, dass das Kandertal auf der Strasse hoffnungslos überlastet ist. Als eine rasch zu verwirklichende, umweltschonende Massnahme bietet sich der Verlad im Raume Spiez an. Dadurch wäre auch ein Anschluss an die Autobahn N 6/N 8 möglich. Der Wunsch der Bevölkerung des Kandertales, von einem Teil des Durchgangsverkehrs mit all seinen Immissionen entlastet zu werden, ist mit dem bald vollendeten Doppelspurausbau der BLS-Strecke auch praktisch durchführbar, ja er drängt sich auf. Das gut funktionierende System der Verladeorte Iselle-Brig-Goppenstein-Kandersteg braucht nur eine Verlängerung nach Norden bis Heustrich-Emdtal. Mit der Prüfung von bestimmten Tarifmassnahmen, wie z. B. einer Einheits-taxe für die Gesamt- oder Teilstrecke Heustrich-Brig, würden wohl die Automobilisten vermehrt die ganze Strecke benützen. Die sinnvolle Ergänzung von Schiene und Strasse muss verstärkt werden. Im Kandertal kann das geschehen ohne Benachteiligung der einen oder anderen Seite.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 25. Mai 1988

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 25 mai 1988

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

88.377

Postulat Hänggi

Ausbau der Bahnlinie

Basel-Delémont auf Doppelspur

Doublement de la ligne ferroviaire Bâle-Delémont

Wortlaut des Postulates vom 14. März 1988

Im Projekt «Bahn 2000» ist vorgesehen, die Linie Basel-Delémont mit einem Ausbau auf Doppelspur leistungsfähiger zu machen. Laut Plan der SBB ist dieser Ausbau jedoch erst nach dem Jahr 2000 geplant.

Gerade die Nordwestschweiz, welche mit ihrem Tarifverbund die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver gemacht hat, verdient dieses «Mauerblümchen-Dasein» nicht.

Zudem ist auch die Wirtschaft auf einen raschen und leistungsfähigen Güterverkehr angewiesen.

Die Tatsache, dass diese Strecke durch zwei SBB-Kreise führt, darf doch kein Grund sein, dass dieser Ausbau verzögert wird. Die heutige Situation mit ständig überfüllten Zügen, unregelmässigem Takt und in Basel sehr ungünstigen Anschlüssen, sind nicht bis über das Jahr 2000 zumutbar.

Der Bundesrat wird deshalb gebeten, bei den Schweizerischen Bundesbahnen dahingehend vorstellig zu werden, dass die Linie Basel-Delémont kurzfristig auf einen zeitgemässen, leistungsfähigen Stand gebracht wird.

Texte du postulat du 14 mars 1988

On a prévu dans le projet RAIL 2000 de rendre plus rentable la ligne Bâle-Delémont en doublant la voie ferrée. Cependant, cette extension ne débutera qu'après l'an 2000 selon la planification des CFF.

Or, le Nord-ouest de la Suisse, qui a donné plus d'attrait à ses transports publics grâce à sa communauté tarifaire, ne mérite certes pas une telle mise à l'écart.

En outre, l'économie a besoin d'un trafic marchandises à la fois rapide et performant.

Postulat (Stamm Walter)-Ammann Huckepack-Verladebahnhof Thayngen

Postulat (Stamm Walter)-Ammann Gare de ferroustage à Thayngen

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.570
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	917-918
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 453

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.