

89.752

**Interpellation Salvioni  
Bundesgesetz über Radio und Fernsehen  
(Art. 48)**

**Interpellanza Salvioni  
Legge sulla radio e la televisione (art. 48)**

**Interpellation Salvioni  
Loi sur la radio et la télévision (art. 48)**

*Wortlaut der Interpellation vom 11. Dezember 1989*

Nach Artikel 48 Absatz 2 des Entwurfs des Bundesrates zu einem Bundesgesetz über Radio und Fernsehen, der im Nationalrat angenommen worden ist, dürfen Programme über Kabelnetze nicht weiterverbreitet werden, wenn dadurch völkerrechtliche Vorschriften verletzt werden. Mit Beschluss vom 13. Oktober 1988 hat die Europäische Menschenrechtskommission erklärt, Artikel 78 Absatz 1 der Verordnung vom 17. August 1983 zum Telegrafien- und Telefonverkehrsgesetz (der mit Art. 48 des Radio- und Fernsehgesetzes übereinstimmt) sei unvereinbar mit den Pflichten, die der Schweiz gemäss der Konvention zum Schutz der Menschenrechte (insbesondere Art. 10) obliegen.

Will der Bundesrat diesen Artikel nicht noch vor der Beratung im Ständerat ändern, um zu verhindern, dass eine Gesetzesbestimmung in Kraft tritt, die sehr wahrscheinlich vom Gerichtshof für Menschenrechte kassiert werden wird?

*Testo dell'interpellanza del 11 dicembre 1989*

Il Consiglio federale ha proposto e il Consiglio nazionale ha votato l'articolo 48 capoverso 2 del progetto di Legge sulla radio e la televisione in cui si proibisce la ritrasmissione via cavo di programmi emessi in violazione dei diritti internazionali. Con decisione 13 ottobre 1988 la Commissione europea dei diritti dell'uomo ha dichiarato che l'articolo 78 capoverso 1 OTT del 17 agosto 1983 (che corrisponde testualmente all'art. 48 della Legge sulla radio e la televisione) viola gli obblighi che incombono alla Svizzera ai termini della convenzione sulla protezione dei diritti dell'uomo, in particolare l'articolo 10.

Il Consiglio federale intende modificare quest'articolo prima che sia discusso nel Consiglio degli Stati allo scopo di evitare di mantenere una norma che sarà verosimilmente cassata dalla Corte europea dei diritti dell'uomo?

*Texte de l'interpellation du 11 décembre 1989*

Le Conseil fédéral a proposé, à l'article 48 alinéa 2 du projet de loi sur la radio et la télévision, une disposition interdisant la retransmission par câble d'émissions contraires au droit international. Cette disposition a été approuvée par le Conseil national. Or, la Commission européenne des droits de l'homme a déclaré, par décision du 13 octobre 1988, que l'article 78, 1er alinéa de l'ordonnance du 17 août 1983 sur la correspondance télégraphique et téléphonique, dont la teneur est identique à celle de l'article 48 de la loi sur la radio et la télévision, viole les obligations qui incombent à la Suisse en vertu de la Convention européenne des droits de l'homme, en particulier de l'article 10.

Le Conseil fédéral est-il disposé à modifier cet article avant qu'il soit débattu au Conseil des Etats, de manière à supprimer une disposition qui sera selon toute vraisemblance cassée par la Cour européenne des droits de l'homme?

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires:* Keine – Nessuno – Aucun

*Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit*

L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 14. Februar 1990

*Risposta scritta del Consiglio federale del 14 febbraio 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 février 1990*

Nel messaggio del 28 settembre 1987 a sostegno di una legge federale sulla radiotelevisione (LRTV), il Consiglio federale ha esposto i motivi per cui il tenore dell'articolo 48 capoverso 2 va integrato in quest'ultima. In particolare è stato sottolineato che date le caratteristiche di piccolo Stato al centro dell'Europa, la Svizzera ha un evidente interesse a rispettare le norme internazionali in materia di radiodiffusione. Infatti, le disposizioni internazionali in materia di telecomunicazione garantiscono la sovranità del nostro Paese e quindi la libertà d'azione delle sue autorità, segnatamente nel campo della pianificazione delle frequenze.

Va inoltre ricordato il notevole contributo della Svizzera alla Convenzione europea sulla televisione transfrontaliera. Questo accordo, firmato il 5 maggio 1989 dalla Svizzera e da allora applicato provvisoriamente, stabilisce per la prima volta a livello internazionale determinati principi minimi in materia di programmi.

In quest'ottica sembrerebbe incomprensibile che la LRTV desse ai diffusori via cavo la possibilità di favorire deroghe ai pertinenti accordi internazionali attraverso la ridiffusione di programmi esteri non conformi alle citate disposizioni.

L'interpellante si riferisce a una procedura attualmente all'esame della Corte europea dei diritti dell'uomo. È vero che nel suo rapporto del 13 ottobre 1988 la Commissione europea dei diritti dell'uomo afferma che con il divieto di ridiffusione di determinati programmi, la Svizzera ha violato l'articolo 10 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo. In occasione di una recente udienza dinnanzi a questa Corte, la delegazione svizzera è riuscita a chiarire certi equivoci di fondo. Il Consiglio federale è pertanto fiducioso che detta Corte riconosca la concordanza tra la prassi applicata dalla Svizzera e i principi di detta convenzione.

A questo si aggiunge un'altra considerazione: per principio, dopo aver sottoposto un messaggio al Parlamento, il Consiglio federale non interviene più nella procedura di legislazione. Nella fattispecie, il Consiglio federale ritiene che un intervento come preconizzato dall'interpellante sarebbe tanto più inopportuno in quanto il Consiglio nazionale ha già discusso la LRTV e ha preso una chiara decisione in merito al problema in questione. Al limite, il Consiglio degli Stati e la sua commissione preparatoria potrebbero riprendere detta problematica.

**Le président:** L'interpellateur n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.759

**Interpellation Seiler Hanspeter  
Entwicklung des kombinierten Verkehrs  
Développement du trafic combiné**

*Wortlaut der Interpellation vom 11. Dezember 1989*

Die Verkehrsminister der EG haben in Sachen Transitgüterverkehr neue Prioritäten gesetzt; grundsätzlich wird als wichtigste mittel- und langfristige Lösung der kombinierte Verkehr anerkannt. In den letzten Monaten hat sich zudem der Trend vom Huckepack- zum Container- und Wechselbehälterverkehr verstärkt. Insbesondere der Containerverkehr erscheint aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Mehrfachverwendung (in Luft, auf See, Schiene und Strasse transportierbar) förderungswürdig. Im Zusammenhang mit diesen Problembereichen ersuche ich den Bundesrat, zu folgenden Aspekten Stellung zu nehmen:

1. Wie beurteilt der Bundesrat die Verlagerung des Huckepack- auf Container- und Wechselbehältertransitverkehr in den kommenden 5 bis 6 Jahren, und ist er bereit, diese Umlagerung mit geeigneten Massnahmen zu unterstützen?
2. Wie beurteilt der Bundesrat die Notwendigkeit einer sogenannten dritten Schiene im Lötschbergtunnel? Kann in Berücksichtigung der Entwicklungstendenzen im Transitverkehr (Umlagerung auf Container- und Wechselbehälter) darauf verzichtet werden?
3. Eine wirksame Förderung des Containerverkehrs setzt gut ausgebaute und leistungsfähige Terminals voraus. Gemäss der Treibstoffzoll-Gesetzgebung kann der Bund auch Beiträge an Terminals im Ausland leisten, sofern diese in Grenznähe liegen (z. B. Domodossola, Weil-Lörrach). Ist der Bundesrat bereit, die Rechtsgrundlage so zu ändern, dass der Bund Beiträge auch an Terminals ausserhalb des grenznahen Raumes entrichten kann?
4. Wie beurteilt der Bundesrat die Entlastungsmöglichkeiten auf den Strassen der Bergtäler durch den kombinierten Verkehr?

*Texte de l'interpellation du 11 décembre 1989*

Les ministres des transports de la CEE ont fixé de nouvelles priorités dans le domaine du transport de marchandises en transit; le trafic combiné est reconnu être la meilleure solution à moyen et à long terme. On assiste, en outre, ces derniers mois, à une intensification du transport par conteneurs et par caisses mobiles au détriment du ferroutage. Le transport par conteneurs, en raison de sa rentabilité et de ses utilisations multiples (possibilités de transport par voie aérienne, ferroviaire, routière et maritime) mériterait d'être développé. Je prie donc le Conseil fédéral de se prononcer sur les aspects suivants:

1. Comment juge-t-il, pour les cinq ou six années à venir, le glissement qui s'opère en faveur du transport par conteneurs et par caisses mobiles et est-il prêt à prendre des mesures allant dans ce sens?
2. Que pense-t-il de la nécessité de construire une troisième voie dans le tunnel du Loetschberg? Peut-on y renoncer, compte tenu de l'évolution du trafic de transit (transport par conteneurs et caisses mobiles)?
3. Si l'on veut développer, de façon efficace, le transport par conteneurs, il faut disposer de terminaux bien aménagés et de haut rendement. En vertu de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, la Confédération peut également fournir des contributions à la construction de terminaux à l'étranger, à condition que ceux-ci soient proches de la frontière (à Domodossola et Weil-Lörrach). Le Conseil fédéral est-il prêt à modifier la base légale de façon à permettre à la Confédération de fournir des contributions destinées à la construction de terminaux situés en dehors de la zone frontalière?
4. Que pense le Conseil fédéral des possibilités de décongestionner les routes des vallées de montagne par le trafic combiné?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Basler, Berger, Blatter, Bonny, Bühler, Bürgi, David, Dietrich, Dormann, Dünki, Engler, Fehr, Fischer-Hägglingen, Hari, Hess Otto, Hildbrand, Hösli, Iten, Kühne, Luder, Meier-Glatfelden, Müller-Wiliberg, Nebiker, Neuenschwander, Oester, Reichling, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruf, Rutishauser, Rychen, Sager, Schmidhalter, Schwab, Seiler Rolf, Steffen, Steinegger, Stocker, Welzlauer, Wyss William, Zölch, Züger (42)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. März 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 mars 1990*

1. Das am 31. Januar und am 1. Februar 1990 in Brüssel durchgeführte Forum für den kombinierten Verkehr – Euromodal 90 – hat einmal mehr gezeigt, dass angesichts der Kapazi-

tätsgenpässe auf der Strasse, aber auch aus ökologischen Gründen eine massive Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene unumgänglich ist. Das schweizerische Transitkonzept, den alpenquerenden Verkehr im kombinierten Transport Schiene/Strasse abzuwickeln, hat an der Brüsseler Tagung einen eigentlichen Durchbruch erzielt. Dies vor allem dank den Beschlüssen des EG-Ministerrats vom 4. und 5. Dezember 1989, wonach dem kombinierten Verkehr über längere Strecken eine hohe Priorität eingeräumt wird. Der EG-Kommissar für Verkehr versicherte am Forum «Euromodal 90», dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaft dem kombinierten Verkehr «la priorité des priorités» zuerkennt. Es soll ein integriertes Transportnetz für Europa geschaffen werden. Die EG-Kommission hat ein Gesamtprogramm in Auftrag gegeben, und noch vor Ende 1990 soll ein Aktionsplan zur Förderung des kombinierten Verkehrs vorliegen.

Die EG-Forderung nach einem schweizerischen Transitkorridor für 40 Tonnen schwere Lastwagen ist für uns zwar noch nicht endgültig vom Tisch. Angesichts der angebahnten Entwicklungen im kombinierten Verkehr scheint es aber, dass die EG ihre Haltung in dieser Frage ändern wird.

Der Transport von Containern und Wechselbehältern ist die effizienteste Form des kombinierten Verkehrs. Aus verkehrspolitischen Gründen müssen wir aber bis auf weiteres auch den begleiteten Huckepacktransport ganzer Lastwagen als Alternative zum 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse anbieten. Die eigentlichen Stammkunden des Huckepackverkehrs bedienen sich heute weitgehend des Wechselbehälters. Kleinere Strassentransportunternehmen und vor allem Gelegenheitskunden des kombinierten Verkehrs sind aber noch nicht oder nicht genügend für diese Transporttechnik eingerichtet, um am unbegleiteten Huckepackverkehr teilnehmen zu können. Sie verfügen in den Verlade- und Entladebahnhöfen auch nicht überall über die nötige Organisation für den Zustell- und Abholdienst ihrer Transportgefässe. Diese Organisation muss auf internationaler Ebene erst noch geschaffen werden.

Im Rahmen der europäischen Forschungszusammenarbeit (Cost) soll eine Transportlogistik aufgebaut werden, damit sich alle Strassentransportunternehmen für den Domizildienst ihrer Transportgefässe rationell in die Transportkette einfügen können. Die Schweiz wirkt am Aufbau dieser Transportlogistik mit.

An der Tagung in Brüssel wurde auch darauf hingewiesen, dass die Bahnen den kombinierten Verkehr weiträumig planen müssen, damit dieser nicht erst an den Landesgrenzen, sondern direkt an der Quelle, an den Industriestandorten und in den Häfen, erfasst wird. Lange Strecken sind eindeutig eine Domäne des unbegleiteten kombinierten Verkehrs.

Eine Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs mit Containern und Wechselbehältern wird auch durch den vermehrten Einsatz von Blockzügen angestrebt, welche die Strecke von Terminal zu Terminal ohne Rangieren durchfahren. Damit können in diesem Marktsegment attraktivere Leistungen angeboten werden.

Die Europäische Verkehrsminister-Konferenz hat einen Antrag der Schweiz zur Prüfung entgegengenommen, wonach die Abmessungen der Container und Lastwagen international zu harmonisieren und dem Standard der europäischen Verkehrswege anzupassen sind. Sonst werden Eisenbahntunnel gebaut, deren Lichtraumprofil nach ein paar Jahren für den kombinierten Verkehr der modernen Transportgefässe bereits zu klein ist.

2. Unser Land steht unter einem gewissen Druck der EG, seine Transitstrassen für 40 Tonnen schwere Lastwagen zu öffnen. Als Alternative dazu bietet der Bundesrat bedeutende Angebotserweiterungen im Huckepackverkehr an. Am Gotthard bleibt aber das Lichtraumprofil unverändert, so dass bei der rollenden Landstrasse nur Lastwagen bis zu 3,80 m Eckhöhe zum Transport zugelassen sind. Als Ergänzung dazu soll mit einer zusätzlichen Spur in der Mitte des Lötschbergtunnels ein Vier-Meter-Huckepackkorridor als Möglichkeit auf dieser Achse angeboten werden, damit alle Fahrzeuge mit den im Strassenverkehr üblichen Abmessungen befördert werden können.

Dieser Huckepackkorridor soll als Uebergangslösung provisorisch die Bedürfnisse der rollenden Landstrasse befriedigen, bis mit der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels das erforderliche Lichtraumprofil zur Verfügung steht. Die Uebergangslösung am Lötschberg lässt sich nicht betriebswirtschaftlich, sondern nur politisch begründen, als Antwort auf den von der EG geforderten Strassenkorridor für 40 Tonnen schwere Lastwagen. Deshalb binden wir die Uebergangslösung am Lötschberg nach wie vor an ein positives Verhandlungsergebnis mit der EG. Die Investitionen werden nur getätigt, wenn die EG die Forderung nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor endgültig fallenlässt.

3. Nach dem Wortlaut der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge können schweizerischen Gesuchstellern auch Beiträge an den Bau von Umschlagsanlagen im Ausland gewährt werden, soweit dies im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse der Schweiz liegt.

Mit dem Bau von grenzfernen Terminals soll der Verkehr möglichst an der Quelle erfasst werden. Wenn Container und Wechselbehälter mit dem Lastwagen bis zu unserer Landesgrenze kommen, wird kaum mehr umgeladen. Die Termi AG (Tochtergesellschaft der Hupac AG) klärt zurzeit geeignete Standorte ab. In Anbetracht unserer ohnehin grossen Investition von rund 1,5 Milliarden Franken für die Ausweitung des Huckepackangebotes in den nächsten vier Jahren stellt sich indessen die Frage, ob es angebracht ist, dass sich der Bund beim Bau von grenzfernen Terminals auch noch finanziell engagiert.

4. Die Schweizer Bahnen haben 1988 im kombinierten Verkehr (Grosscontainer und Huckepack) rund 428 000 Sendungen transportiert, davon 269 000 Einheiten im Transitverkehr. Wieweit der kombinierte Verkehr unsere Strassen vom Lastwagenverkehr entlastet, lässt sich nicht eindeutig beziffern. Der kombinierte Verkehr ist aber eine notwendige Massnahme zur Vermeidung eines übermässigen Schwerverkehrs auf der Strasse. Das Angebot eines leistungsfähigen Huckepackverkehrs soll ferner die Oeffnung unserer Transitstrassen für 40 Tonnen schwere Lastwagen verhindern.

**Le président:** L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.755

## Interpellation Scherrer

### Ausbau Grauholz-Autobahn

### Aménagement de l'autoroute du Grauholz

*Wortlaut der Interpellation vom 11. Dezember 1989*

Gemäss früheren Auskünften von Bundesrat und Berner Regierung hätte mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren im Herbst 1989 begonnen werden sollen. Bis zum heutigen Tag, das heisst dem 11. Dezember 1989, ist jedoch mit den Bauarbeiten nicht begonnen worden. Vielmehr soll die UVP ergeben haben, dass bei 6 Spuren im Falle von Staus der Ausstoss von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen steigen werde. Ich frage den Bundesrat:

1. Wann wird nun endlich mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren begonnen?
2. Ist der Bundesrat bereit, bei einer weiteren Verzögerung des Bauprojektes seine Kompetenzen wahrzunehmen und den Ausbau der Grauholz-Autobahn in die Wege zu leiten?
3. Wieso werden die Resultate der UVP erst heute bekannt, obwohl Bundesrat und Berner Regierung im Frühling 1989 erklärt haben, dass mit dem Ausbau im Herbst 1989 begonnen werde?

4. Sind bei der UVP auch die Auswirkungen der heute am Grauholz üblichen Staus in die Berechnungen einbezogen worden?

*Texte de l'interpellation du 11 décembre 1989*

Si l'on s'en tient aux déclarations faites, il y a quelque temps par le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne, l'aménagement de l'autoroute du Grauholz à 6 voies aurait déjà dû commencer à l'automne 1989. Or, aujourd'hui encore, le 11 décembre 1989, les travaux n'ont toujours pas commencé. Au contraire, les études d'impact sur l'environnement auraient révélé que ces 6 voies feraient augmenter, dans le cas d'embouteillages, les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures.

Je demande au Conseil fédéral:

1. Quand va-t-on enfin commencer l'aménagement de l'autoroute du Grauholz?
2. Est-il prêt dans le cas où le projet serait de nouveau repoussé, à intervenir dans les limites de ses compétences, pour que les travaux soient enfin commencés?
3. Pourquoi ne connaît-on qu'aujourd'hui les résultats des études d'impact sur l'environnement alors que le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne avaient déclaré au printemps 1989 que l'aménagement commencerait à l'automne 1989?
4. Les études d'impact sur l'environnement ont-elles également pris en compte les répercussions des embouteillages, qui sont déjà monnaie courante au Grauholz?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*vom 14. Februar 1990*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 14 février 1990*

1. Nach Abschluss der Einsprache- und Beschwerdeverfahren wird ohne Verzug das Genehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt eingeleitet werden. Genehmigungsinstanz ist gemäss dem Nationalstrassengesetz das EVED. Da der Bundesrat auf den Ablauf der Rechtsmittelverfahren keinen Einfluss hat, kann die Frage nach dem Baubeginn nicht schlüssig beantwortet werden.
2. Der Bundesrat hat – wie in der Antwort auf die Frage 1 erwähnt worden ist – keine Kompetenzen, in hängige Rechtsmittelverfahren einzugreifen.
3. Der Bundesrat hat bereits in seiner Antwort auf die Interpellation Aubry (88.839) auf die hängigen Verfahren hingewiesen und bezüglich des Baubeginns einschränkend ausgeführt: «Mit dem Ausbau soll im Herbst 1989 begonnen werden.» Auch der Vorsteher des EVED wies auf die Frage des Interpellanten in der Fragestunde vom 6. März 1989 auf das laufende UVP-Verfahren hin und erklärte zum Baubeginn: «Mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres begonnen.»
4. Die Auswirkungen der Staus wurden im UVP in einem separaten Unterkapitel untersucht. Deutliche Differenzen gegenüber dem Zustand «flüssiger Verkehr» ergeben sich vor allem für die Schadstoffe CO und HC.

**Le président:** L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

## **Interpellation Seiler Hanspeter Entwicklung des kombinierten Verkehrs**

## **Interpellation Seiler Hanspeter Développement du trafic combiné**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.759
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	733-735
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 479

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.