

stungsauftrag gehalten sind, unabhängig von Zusatznutzungen, die Infrastrukturen für ihren Regalbereich zu erstellen. Dass dem Entscheid über die Art der Kostenberechnung und dem darauf abgestützten Tarifsysteem regionalpolitische Bedeutung zukommt, ist mit Hinweis auf die Mehrfachnutzungen von Glasfasernetzen aufgezeigt. Im Hinblick auf die in naher Zukunft zu tätigen Investitionen und im Hinblick auf die gestiegenen Anforderungen an eine ausreichende Radio- und Fernsehversorgung auch in Rand- und Berggebieten ist es unabdingbar, dass ein Grundsatzentscheid betreffend Kooperation und Mitbenutzung von Infrastrukturen der PTT einerseits sowie ein diesbezügliches Tarifsysteem zur Abgeltung der Verteildienstleistung zugunsten der GA-Betriebe andererseits festgelegt wird.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 24. September 1990

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 24 septembre 1990*

Die PTT-Betriebe entschlossen sich im Jahre 1964, den Bau, Betrieb und Unterhalt von örtlichen Kabelnetzen für die Verteilung von Radio- und Fernsehprogrammen zu konzessionieren und privaten Unternehmen und Organisationen zu überlassen. Im Bericht an die Bundesversammlung über die weitere Gestaltung des schweizerischen Fernsehens vom 22. Mai 1968 bestätigte der Bundesrat diese Politik. Dank der rechtzeitigen und grosszügigen Konzessionierungspraxis schritt die Verkabelung rasch voran. Zu Beginn dieses Jahres zählte die Schweiz 1822 konzessionierte Kabelbetriebe, welche über 1,7 Millionen Fernsehhaushalte versorgen.

Der Bundesrat und die PTT-Betriebe anerkennen die wirtschaftliche, touristische und umweltspezifische Bedeutung dieser beachtlichen Investitionen von Kabelbetreibern, vorab in touristischen Regionen wie des Berner Oberlandes. Im Rahmen ihrer unternehmerischen Möglichkeiten unterstützen die PTT diese Bemühungen. So führen sie mit dem Gemeinschaftsantennen-Zubringernetz (GAZ) den Kopfstationen von Kabelnetzen und privaten Fernsehumsetzern, auch in entlegenen Gebieten, ausländische Radio- und Fernsehprogramme zu. Sonderrichtstrahlstrecken erlauben die Programmzuführung in Talschaften und Orte, deren Fernmeldeetze noch keine Kapazität für die Uebertragung von Rundfunksignalen aufweisen. Der Einsatz solcher Sonderrichtstrahlstrecken scheiterte jedoch vielfach bei geringen Abonentenzahlen an der Preisfrage, was zwangsläufig zu einer Benachteiligung der Bergregionen führte. Eine Subventionierung durch die PTT kann indessen nicht in Erwägung gezogen werden, da jene in diesem Geschäftsbereich kostendeckende Preise erzielen müssen.

Mit der rasch fortschreitenden Erneuerung der Fernmeldeinfrastruktur durch Einsatz von Glasfasern und digitalisierter Uebertragung bieten sich auch den PTT neue Dienstleistungsmöglichkeiten. Es ist richtig, dass die Glasfasernetze der PTT in Zukunft nicht nur für Fernmeldedienste, sondern auch für die Verbreitung von Radio- und Fernsehprogrammen verwendet werden können. Im Vergleich zur herkömmlichen Kabeltechnologie gestatten Glasfaserstrecken gewaltige Transportmöglichkeiten und damit auch Mehrfachnutzungen. Die PTT-Betriebe erarbeiten aus diesem Grund derzeit eine Dienstleistungspolitik (einschliesslich der damit verbundenen Tarifierung) für die Zuführung von Radio- und Fernsehprogrammen zu privaten Kabelverteilnetzen, die den Kabelverbänden im Herbst 1990 vorgestellt werden soll. Grundsätzlich lässt sich zu den gestellten Fragen bereits heute festhalten:

1. Glasfaserstrecken lassen sich durch den Einsatz leistungsfähiger Uebertragungsausrüstungen nicht nur für Fernmeldedienste, sondern auch für die Uebertragung von Radio- und Fernsehprogrammen zusätzlich nutzen.

2. Eine Kooperation der verschiedenen Interessen bei der Verteilung von in- und ausländischen Radio- und Fernsehprogrammen zugunsten der Abonnenten ist aus volkswirtschaftlicher Sicht zu begrüessen.

3./4. Die Tarifpolitik der PTT soll den Möglichkeiten der Zusatznutzung von digitalen Uebertragungsstrecken Rechnung tragen. Konkret heisst das: Wo freie Netzkapazitäten bereits vor-

handen sind, werden für die Zusatznutzung kostengünstige Lösungen nicht zum vornehèren ausgeschlossen. Sie sollen jedoch kostengerecht ausgestaltet werden und dürfen den unternehmungspolitischen Grundsätzen der PTT-Betriebe nicht entgegenstehen.

5. Für die Prüfung von weiteren Kooperationsformen bei der Nutzung von PTT-Infrastrukturen ist im heutigen Zeitpunkt nicht vorgesehen, neue KMG-Projekte in Angriff zu nehmen. Die erwähnte, sich in Ausarbeitung befindende Dienstleistungspolitik der PTT wird ohne Zweifel jedoch wirtschaftlich interessante Möglichkeiten auch für die Kabelverteilprojekte im Berner Oberland aufzeigen. Dabei soll die traditionelle Aufgabenteilung, wonach die PTT für die Zubringerstrecken und die Kabelbetreiber für die Feinverteilung zuständig sind, weitergeführt werden.

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

90.703

**Interpellation Matthey
Tarifannäherung
Rapprochement tarifaire**

Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1990

Am 27. Mai 1986 hat die Finanzkommission des Ständerates die Motion «Tarifannäherung. Beseitigung störender Ungleichheiten» eingereicht. Sie wurde dem Bundesrat am 9. Juni 1986 mit 22 gegen 5 Stimmen überwiesen. Zum gleichen Thema wurde am 18. Juni 1986 im Nationalrat eine Interpellation eingereicht. Zudem sind mehrere Kantone beim Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vorstellig geworden und haben die Revision des Bundesbeschlusses vom 5. Juni 1959 über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen gefordert.

Da sich die beträchtlichen Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Unternehmungen noch verschlimmern dürften, bitten die Unterzeichneten den Bundesrat um Auskunft darüber, welche Folge er der Motion gegeben hat.

Texte de l'interpellation du 20 septembre 1990

Le 27 mai 1986, la Commission des finances du Conseil des Etats déposait une motion portant le titre «Rapprochements des tarifs. Elimination des inégalités incommodantes». Elle a été transmise au Conseil fédéral par 22 voix contre 5 le 9 juin 1986. Le 18 juin 1986, une interpellation était également déposée au Conseil national. Divers cantons sont également intervenus auprès du chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie pour demander la révision de l'arrêté fédéral concernant le rapprochement des tarifs d'entreprises de chemin de fer concessionnaires, du 5 juin 1959.

Les soussignés désirent interpeller le Conseil fédéral sur la suite qu'il a donnée à la motion, étant donné que la situation très inégale qui prévaut actuellement en la matière a tendance à s'accroître entre les différentes compagnies.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Béguelin, Borel, Egenberger Georges, Etique, Euler, Fankhauser, Frey Claude, Guinand, Hafner Ursula, Jeanneret, Kohler, Leuba, Longet, Mauch Ursula, Pitteloud, Rebeaud, Reimann Fritz, Stappung, Theubet, Zbinden Hans (21)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Il ressort de l'annuaire statistique publié par l'Office fédéral de la statistique, à Berne, que les indemnités versées aux réseaux

ferroviaires au titre du rapprochement tarifaire présentent des inégalités choquantes entre les diverses régions de notre pays, notamment entre les régions jurassiennes et alpestres. Malgré la motion acceptée par le Conseil des Etats et d'autres interventions parlementaires ou des différents cantons, rien n'a été entrepris pour apporter un correctif à une situation qui pénalise non seulement les compagnies concernées, mais également les régions desservies.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. November 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 novembre 1990

Dans son développement, l'auteur de l'interpellation constate que les indemnités versées pour le manque à gagner au titre du rapprochement tarifaire varient fortement d'une région à l'autre.

Le Conseil fédéral s'est déjà prononcé sur cette question en répondant à l'interpellation Gloor du 18 juin 1986 portant le titre «Rapprochement des tarifs»; notre détermination d'alors est toujours valable. L'indemnité dépend du volume du trafic, d'une part, et du niveau des prix appliqués avant l'entrée en vigueur du rapprochement tarifaire, d'autre part. Ces deux éléments conduisent nécessairement à des pertes de recettes différentes, c'est-à-dire que la différence est inhérente au système.

Quant à la suite donnée par le Conseil fédéral à la motion de la Commission des finances du Conseil des Etats, du 27 mai 1986, nous répondons comme il suit:

Durant l'année en cours, l'Office fédéral des transports a analysé en détail l'arrêté sur le rapprochement tarifaire (entreprises de chemins de fer et d'automobiles) dans le sens des considérants de la motion. D'autres alternatives répondant mieux à la situation actuelle ont également été examinées sur la base de la législation applicable au transport public.

Le Conseil fédéral présentera diverses solutions à la faveur de la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer, qui sera prochainement soumise à une procédure de consultation. Ce procédé permet d'inclure les observations des milieux intéressés dans la phase préliminaire de révision ou de modification plus fondamentale du rapprochement tarifaire.

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

90.787

Interpellation Hänggi

Terminplan für den Ausbau der SBB-Linie Basel–Delsberg

Aménagement de la ligne CFF Bâle–Delémont

Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1990

Die Realisierung der «Bahn 2000» scheint in Rückstand zu geraten, weil die Linienführung verschiedener Teilstrecken wie zum Beispiel Basel–Olten oder Olten–Bern nach wie vor umstritten sind.

Es stellt sich deshalb die Frage, ob der Bundesrat nicht die Prioritäten etwas anders setzen sollte.

So zum Beispiel der Ausbau der Linie Basel–Delsberg. Diese Strecke erschliesst einen grossen Teil der Agglomeration Basel. Die Verkehrsverhältnisse sind auf dieser Linie sowohl technisch wie auch organisatorisch (Fahrplan) unbefriedigend. Dabei muss auch das Projekt der S-Bahn Basel berücksichtigt werden.

Ich bitte deshalb den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche terminlichen Verschiebungen haben sich bis heute bei der Realisierung der «Bahn 2000» ergeben?
2. Wie beurteilt der Bundesrat dabei die Möglichkeit, andere Teil- oder Nebenstrecken vorzuziehen?
3. Wie sieht dies konkret für den Ausbau der Linie Basel–Delsberg auf Doppelspur aus?
Gibt es einen Terminplan?
4. Besteht für diese Linie auch eine Planung, wie die Kapazität ohne Ausbau kurzfristig erhöht werden könnte?

Texte de l'interpellation du 3 octobre 1990

La réalisation de RAIL 2000 semble avoir pris du retard, car le tracé de certains tronçons (par exemple celui de Bâle à Olten et celui d'Olten à Berne) fait toujours l'objet de contestations. On peut dès lors se demander si le Conseil fédéral ne devrait pas modifier quelque peu les priorités, notamment en aménageant le tronçon qui va de Bâle à Delémont, vu que ce dernier traverse une grande partie de l'agglomération bâloise, que les liaisons y sont insatisfaisantes du point de vue technique et organisationnel (horaire) et qu'il faut aussi tenir compte du projet de R.E.R. bâlois.

Je demande donc au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quels retards a-t-on enregistrés jusqu'ici dans la réalisation de RAIL 2000?
2. Que pense le Conseil fédéral de la possibilité de privilégier d'autres tronçons des lignes secondaires?
3. Qu'en est-il concrètement du dédoublement de la ligne Bâle–Delémont? Y a-t-il un calendrier?
4. Dispose-t-on pour cette ligne aussi d'un plan d'action qui permettrait, sans dédoublement de la voie, d'augmenter sa capacité en peu de temps?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Theubet

(1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. November 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 novembre 1990

1. Bei der Realisierung einzelner Vorhaben von «Bahn 2000» haben sich Terminverschiebungen von bis zu 2 Jahren ergeben. Es ist aber nach wie vor das Ziel, «Bahn 2000» termingerecht, d. h. bis zum Jahre 2000 zu verwirklichen. Gefährdet ist der Termin vor allem bei den Projekten Muttenz–Olten und Rothrist–Mattstetten. Diese Neubaustrecken haben im Angebotskonzept «Bahn 2000» gleichsam «Rückgratfunktion», weshalb sie in der Planung prioritär behandelt werden. Wie rasch der Bahnbau vorankommt, wird zu einem schönen Teil durch das Plangenehmigungsverfahren bestimmt. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat deshalb eine Arbeitsgruppe eingesetzt, mit dem Auftrag zu prüfen, wie das Plangenehmigungsverfahren vereinfacht und beschleunigt werden kann, ohne die Rechte der Betroffenen zu beschneiden.

2. Baureife Projekte auf Nebenstrecken und nicht bestrittene Abschnitte von Neubaustrecken werden, soweit sich sinnvolle Bauetappen ergeben, zeitlich vorgezogen, um eine Kumulation von Bauvorhaben in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre zu vermeiden. Im Bau sind zum Beispiel das dritte Gleis von Basel nach Muttenz und die Grauholzlinie Mattstetten–Bern. Die Fertigstellung dieser Projekte ist auf 1993 bzw. 1994 vorgesehen. Kaum bestritten sind bei den Neubaustrecken zwischen Basel und Bern der Abschnitt Muttenz–Liestal, die Linienführung parallel zur Autobahn N1 zwischen Mattstetten und Koppigen sowie der Abschnitt zwischen Roggwil und Rothrist.

3. Das Vorprojekt für den Ausbau der Strecke Basel–Delsberg liegt vor. Es ist so aufgebaut, dass die Arbeiten abschnittsweise vorangetrieben werden können. Doppelspurinseln werden dort erstellt, wo Zugkreuzungen stattfinden. Gemäss aktuellem Fahrplankonzept «Bahn 2000» betrifft dies die Bereiche

Interpellation Matthey Tarifannäherung

Interpellation Matthey Rapprochement tarifaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.703
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2469-2470
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 387

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.