

sitlinien abwickeln wird und daher nur bedingt mit den Zürcher Verhältnissen vergleichbar ist.

Die Aufteilung der finanziellen Gesamtbelastung zwischen dem Kanton Zürich und den SBB wird indessen auch für die Region Basel, Herr Ständerat Rhinow, wegweisend bleiben und daher weder zu einer Besser- noch zu einer Schlechterstellung führen.

Der Bundesrat weist abschliessend auf die Tatsache hin – jetzt möchte ich Sie bitten, sich am Stuhl zu halten –, dass der Kanton Zürich, unter Berücksichtigung des Interessenbeitrages der SBB, immerhin teilweise bis 80 Prozent der Kosten der neuerstellten Infrastruktur «seiner» S-Bahn übernommen hat.

**Rhinow:** Die Botschaft hör' ich wohl, den Glauben muss ich erst noch gewinnen: In der Studie, welche die SBB vorgelegt haben, wird gesagt, dass im Zeithorizont vor der Realisierung der «Bahn 2000» infolge Ueberlastung des Schienennetzes erste Realisierungsschritte beim Projekt Regio-S-Bahn nur in bescheidenem Ausmasse möglich seien und im Zeithorizont «Bahn 2000» zwar zusätzliche Kapazitäten geschaffen würden, dass mit der Uebernahme zusätzlicher Aufgaben durch die SBB neue Kapazitätsengpässe entstünden, die sich voraussichtlich negativ auf das Angebot der Regio-S-Bahn auswirken würden.

Die SBB nehmen offenbar noch weitere Studien an die Hand. Ich nehme gerne zur Kenntnis, dass der Bundesrat der Meinung ist, dass keine Engpässe auftreten dürften und dass er deshalb auch alles in die Wege leiten wird, dass dem so sein wird. Wenn ich darauf basieren darf, dann erkläre ich mich in diesem Sinne befriedigt.

Herr Bundesrat Ogi, Sie haben uns bei der Vorlage über die Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens eindringlich ans Herz gelegt, wir sollten ein politisches Signal setzen und diese Bahn aus der Garage, aus dem Sackbahnhof herausnehmen.

Ich bitte Sie nun im Namen der Region Nordwestschweiz ebenso dringend, auch ein politisches Zeichen für diese Regio-S-Bahn zu setzen, und dafür zu sorgen, dass unsere Regio-S-Bahn gar nie in eine Garage kommt bzw. in einen Sackbahnhof hineinfährt; denn es ist immer noch leichter, das zu verhindern als umgekehrt die dort abgestellte Bahn wieder herauszuholen.

**Präsident:** Herr Rhinow hat sich in einem gewissen Sinne als befriedigt erklärt. (*Heiterkeit*)

91.3047

## Postulat Flückiger

### Europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz

#### Pour l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau de la CE

##### Wortlaut des Postulates vom 5. März 1991

Die Verkehrsminister der EG haben am 18. Dezember 1990 einen Plan für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz genehmigt. Dieser sieht nicht nur Infrastrukturausbauten vor, sondern auch Vereinheitlichungen im Bereich der Sicherungstechnik.

Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht vorzulegen, der auf folgende Fragen Antwort gibt:

– Inhalt des Leitplanes der EG?

– Welche praktischen Auswirkungen hat der Leitplan in bezug auf die Ausgestaltung und Terminierung der Neubaustrecken für «Bahn 2000» und Neat?

– In welcher Form wird sich die Schweiz an der Entwicklung und Herstellung von Triebzügen, Lokomotiven und Eisen-

bahnwagen für einen Einsatz im ganzen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz beteiligen?

– Welche Konsequenzen entstehen in bezug auf die Sicherungsanlagen?

– In welcher juristischen Form will sich die Schweiz diesem Leitplan anschliessen?

##### Texte du postulat du 5 mars 1991

Les ministres des transports de la CE ont approuvé, le 18 décembre 1990, un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ce plan ne prévoit pas uniquement la construction d'infrastructures, mais aussi diverses uniformisations, surtout dans le domaine des techniques de sécurité.

Le Conseil fédéral est invité à réaliser une étude qui réponde aux questions suivantes:

– Quel est le contenu du schéma directeur de la CE?

– Quelles sont les incidences pratiques du schéma directeur en relation avec l'aménagement et l'achèvement des nouvelles constructions de tronçons pour Rail 2000 et la NLFA?

– Sous quelle forme la Suisse participera-t-elle au développement et à la fabrication d'automotrices, de locomotives et de voitures voyageurs en vue d'un engagement dans l'ensemble du réseau européen à grande vitesse?

– Quelles seront les conséquences sur les installations de sécurité?

– Sous quelle forme juridique la Suisse veut-elle s'associer à ce plan directeur?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Béguin, Cavadini, Cottier, Danioth, Ducret, Gautier, Iten, Lauber, Masoni, Meier Josi, Reymond, Rhinow, Roth, Rüesch, Schiesser (15)

**M. Flückiger:** Durant plus de cent ans, les chemins de fer européens étaient standardisés de manière exemplaire, de la Suède à la Sicile et jusqu'en Turquie; l'écartement des rails, les embrayages et toutes les normes essentielles des voitures étaient les mêmes. On pouvait ainsi voyager dans les mêmes voitures sur des milliers de kilomètres. Tant que les locomotives fonctionnaient à la vapeur, on pouvait aussi utiliser partout les mêmes machines. Pour les longs trajets, des raisons techniques et d'exploitation exigeaient le changement de locomotive, mais cela n'était pas ressenti comme un inconvénient, le chemin de fer étant le mode de transport le plus rapide pour la masse des voyageurs, y compris sur de longues distances, situation qui a changé dans les années 60 avec l'essor de l'aviation civile. Ainsi, je me souviens d'un voyage qui me conduisit, enfant, de Porrentruy à Paris, via Belfort, juste après la guerre. On changeait de locomotive à Langres et à Troyes pour foncer à toute vapeur vers Paris.

C'est précisément après la seconde guerre mondiale que l'exploitation électrique et l'aménagement des systèmes de sécurité furent introduits en Europe. A cette époque, quelques lignes déjà aménagées ont porté préjudice aux décisions relatives au système électrique et aux aménagements de la sécurité. C'est la raison pour laquelle, en France par exemple, au sein du réseau de la SNCF, on utilise différents systèmes de courant électrique. Pendant longtemps, ces différences ne jouaient aucun rôle puisque les voitures circulaient sur un trajet continu, ce qui est du reste encore fréquemment le cas aujourd'hui.

La perte de temps due au remplacement des locomotives se traduit par un désavantage toujours croissant dans la lutte contre la concurrence avec la voiture automobile et l'avion. De plus, tous les trains à grande vitesse qui traversent l'Europe ne sont plus tirés par des locomotives mais sont composés d'une à trois automotrices. Pour atteindre de très grandes vitesses, il s'agit d'activer en même temps plusieurs essieux. Le train direct classique, de 15 voitures tirées par une seule locomotive, n'atteindra jamais une telle puissance d'accélération ni les vitesses requises. Actuellement, les trains à grande vitesse ne peuvent circuler que partiellement sur les autres lignes d'Europe: certains disposent d'un aménagement électrique particulier, d'autres d'un système de sécurité incompatible. Le Pendolino italien est trop lent pour les tronçons du TGV français et l'ICE allemand, lui, est trop large de 12 centimètres.

Jusqu'ici, on a remédié à ces inconvénients en faisant changer de train les voyageurs. En voyage d'affaires et lorsque les bagages sont légers, il n'y a guère de problèmes. Pour le tourisme classique et pour les familles, le changement de train est un inconvénient majeur comparé au déplacement en voiture automobile privée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, en hiver, la SNCF met à disposition des voyageurs des TGV directs de Paris jusqu'aux stations touristiques des Alpes. Même si tous les trains ne sont pas aménagés pour circuler sur différents réseaux nationaux, quelques-uns au moins doivent être à même de conduire les passagers de Londres, prochainement, grâce au tunnel sous la Manche, jusqu'en Valais, permettant ainsi à l'hôte venant d'Angleterre de passer ses vacances à Zermatt sans trop d'ennuis. Plusieurs changements de trains pousseraient ces mêmes voyageurs à utiliser leur voiture ou l'avion.

L'harmonisation du matériel roulant a également l'avantage de modérer la hausse des coûts. Alors qu'aujourd'hui un autobus coûte environ le double d'il y a trente ans, dans le même laps de temps le prix du matériel roulant des chemins de fer a été multiplié par six. Ce développement inégal est dû au fait que l'industrie automobile a pu effectuer d'importantes mesures de rationalisation grâce à une production de masse et parce qu'elle a dû faire face à une concurrence intense.

Ce sont là les différentes raisons pour lesquelles les ministres des transports de la Communauté européenne ont approuvé, le 17 décembre 1990, un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ils invitent leurs commissions à poursuivre l'étude des maillons clefs et à examiner les effets sur le réseau de l'évolution des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et avec ceux d'Europe centrale et orientale. En outre, les ministres des transports approuvent les propositions d'un groupe de travail relatives à la poursuite du processus destiné à garantir la compatibilité technique, la promotion de la coopération entre les chemins de fer et l'industrie dans le domaine des normes et des spécifications techniques, la réalisation de systèmes harmonisés de contrôle-commande à compatibilité ascendante, ainsi que la poursuite de la recherche d'un système unifié.

Vu sa situation géographique, notre pays est tout particulièrement concerné par les plans de la Communauté européenne. C'est pourquoi je vous saurais gré, Monsieur le Conseiller fédéral, non seulement d'accepter notre postulat mais d'informer le Parlement dans les meilleurs délais des conclusions de l'étude demandée. Je vous en remercie par avance.

**Bundesrat Ogi:** Die Schweiz ist an den Arbeiten für den EG-Leitplan beteiligt. Wir werden den verlangten Bericht verfassen, sobald der definitive Leitplan vorliegt. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

87.061

## Radio und Fernsehen. Bundesgesetz Radio et télévision. Loi

*Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 423 hiervor – Voir page 423 ci-devant  
Beschluss des Nationalrates vom 17. Juni 1991  
Décision du Conseil national du 17 juin 1991

### Art. 17 Abs. 2

*Antrag der Kommission*

Festhalten und den Entscheid für endgültig erklären.

### Art. 17 al. 2

*Proposition de la commission*

Maintenir et déclarer comme définitive la décision.

**Cavelty, Berichterstatter:** Die Differenzbereinigung ist so weit fortgeschritten, dass nach den heutigen Beschlüssen des Nationalrates nur noch eine Differenz geblieben ist, nämlich jene betreffend die Unterbrechungswerbung.

In einer erneuten namentlichen Abstimmung hat der Nationalrat heute nachmittag mit 94 zu 72 Stimmen am absoluten Unterbrechungsverbot festgehalten. Im ersten Durchgang hatte der Nationalrat – ebenfalls in einer namentlichen Abstimmung – mit 112 zu 55 Stimmen dasselbe beschlossen.

Unsere Kommission hat kurz vor der heutigen Sitzung beraten und mit 8 zu 2 Stimmen beschlossen, dem Rat zu beantragen, an unserem früheren Beschluss festzuhalten und die Unterbrechungswerbung gemäss Fahne zuzulassen.

Ferner beantragen wir mit 8 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, diesen Beschluss als definitiv zu erklären.

Zur Begründung wurden die bekannten Argumente angeführt, die ich im einzelnen nicht mehr wiederholen möchte. Generell geht es uns nicht darum, mehr Werbung zuzulassen – das Wieviel fällt nämlich in jedem Fall in die Kompetenz des Bundesrates –, sondern es geht nur darum, im Gesetz eine möglichst breite freiheitliche Lösung zu verankern, in der Meinung, die Durchführung dem Bundesrat und den übrigen zuständigen Instanzen in verantwortungsvoller Freiheit zu überlassen. Dabei möchten wir betonen, dass eine Unterbrechungswerbung von kulturell hochstehenden Sendungen auch nach unserem Willen nicht begünstigt werden sollte. Darüber zu wachen ist Sache des Bundesrates als Konzessionsbehörde.

Mit unserer im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz sehr moderaten Lösung geben wir der Konzessionsbehörde die Möglichkeit zu unterscheiden – dies ist hier von besonderer Bedeutung –, z. B. zwischen einer Sportveranstaltung, bei der eine Unterbrecherwerbung nicht besonders stört oder schadet, und einer kulturell hochstehenden Oper, die auch wir nicht durch Werbung unterbrechen lassen möchten.

Wir sind der Meinung, ein weiteres Hin und Her in dieser Frage hätte keinen grossen Sinn mehr. Wir haben daher beschlossen, Ihnen zu beantragen, den jetzigen Beschluss als definitiv zu erklären. Dabei wissen wir, dass das Verfahren allenfalls verlängert und unter Umständen in dieser Session nicht bereinigt werden könnte, namentlich dann, wenn der Nationalrat nicht nachgibt. Nichtsdestoweniger ist eine richtige Lösung wertvoller als eine rasche Lösung. Darum bitte ich, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**Frau Meier Josi:** Weil ich Widerstand der Resignation vorziehe, beantrage ich einmal mehr, dem Nationalrat zuzustimmen. Die Sachmeinungen sind zwar weitgehend gemacht, die Argumente pro und kontra bekannt. Wer gegen Unterbrechungswerbung einsteht, hat nichts gegen Werbung und nichts gegen Pausen, will aber nicht – ich zitiere nochmals die beiden Formulierungen des Gesetzes –, dass «in sich geschlossene Sendungen bzw. Sendeteile» à l'américaine von Werbung unterbrochen werden, weil das kulturzerstörend wirkt. Natürlich brauchen wir Geld. 15 Millionen sind auch für mich nicht nichts, aber sie können wir auch von Sponsoren oder durch Abo-Gebühren erhalten.

Wenn ich trotz anscheinend gemachter Meinungen nochmals das Wort ergreife, dann, um Ihnen eine politische Frage zu stellen: Ist es wohl richtig, mit dem Nationalrat so umzugehen? Haben wir realisiert, dass er uns in sehr vielen Fragen bei diesem Gesetz nachgegeben hat? Wäre das nicht schon ein Grund, in dieser letzten Differenz nun einmal ihm nachzugeben, vor allem nachdem er in diesem Punkt durch zwei namentliche Abstimmungen zu erkennen gegeben hat, wie wichtig ihm die Sache ist? Wir sollten doch nach wie vor miteinander Gesetze machen und nicht so scharf gegeneinander, wie das nun in diesem Schlusspunkt geschieht! Ich bitte Sie daher, vor allem nicht Endgültigkeit unserer Beschlüsse zu erklären.

**Hunziker:** Der Kommissionspräsident hat Ihnen dargelegt, dass unsere frühere Haltung nach Meinung der Kommission auch heute noch als moderate Lösung angesehen wird. Unsere Kommission ist eindeutig zu dieser Auffassung gelangt, 8 zu 2 Stimmen im einen, 8 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen

## **Postulat Flückiger Europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz**

## **Postulat Flückiger Pour l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau de la CE**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1991 - 18:15
Date	
Data	
Seite	505-506
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 219

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.