

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993
Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993

Die im Bericht der Groupe de réflexion zur Prüfung vorgeschlagenen Massnahmen beim Schienenverkehr betreffen nicht den Abbau des öffentlichen Verkehrs, sondern die Optimierung des ganzen Systems «öffentlicher Verkehr». Da die Mittel für den öffentlichen Verkehr beschränkt sind, müssen sie dort eingesetzt werden, wo sie den höchsten Nutzen erbringen.

Von der Regionalisierung verspricht sich die Groupe de réflexion mehr Effizienz im Regionalverkehr. Die Effizienzgewinne ergeben sich vor allem daraus, dass Entscheidungsbefugnis und Kostenverantwortung näher an die Direktbetroffenen delegiert werden. Kantone, Regionen oder Gemeinden müssen selbst entscheiden können, ob eine Verkehrsleistung besser auf der Schiene oder auf der Strasse zu erbringen ist.

Die SBB stellen der Öffentlichkeit ein attraktives Angebot zur Verfügung; sie sind verpflichtet, dieses wirtschaftlich zu erbringen. In Erfüllung dieses Auftrages haben die SBB ein Konzept «Präsenz in der Fläche» erarbeitet. So werden sie langfristig ihre Präsenz in der Fläche auf ein optimales System von Stützpunkten abstellen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf unsere Antwort auf die Interpellation 93.3065 der grünen Fraktion.

Zu den einzelnen Fragen des Interpellanten nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Die SBB haben die Kantone über ihre Kreisdirektionen in der zweiten Hälfte des Jahres 1990 umfassend über die für den Zeitraum 1990 bis 1994 geplanten Veränderungen verständigt und somit gemäss den Bestimmungen des Artikels 7 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, SR 742.402) betreffend die Besetzung der Stationen mit Personal gehandelt. Es darf angenommen werden, dass die Kantone ihre Gemeinde darüber orientiert haben. Im gegebenen Zeitpunkt hören die SBB vor dem Entscheid die betroffene Gemeinde an. Berücksichtigen sie die Anträge der Gemeinde nicht, so kann letztere das Bundesamt für Verkehr anrufen. Gegen seinen Entscheid kann beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Beschwerde geführt werden; das Departement entscheidet endgültig.

2. Die Mietpreisgestaltung bei bahneigenen Immobilien richtet sich grundsätzlich nach den klassischen, branchenüblichen Werten. Die SBB sind in dieser Frage unabhängig und allein zuständig. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, hier Vorgaben zu erlassen.

3. Der Bundesrat wünscht, dass generell für beide Seiten annehmbare Lösungen vereinbart werden können, doch wäre es widersinnig, den Rationalisierungsgewinn durch die Annuität einer grösseren Investition wiederum zu schmälern oder gar zunichte zu machen. Ziel der Rationalisierungsmassnahmen ist es, das Unternehmungsergebnis letztlich zu verbessern.

4. PTT wie SBB arbeiten in der Frage der Kooperation im Verkauf ihrer Leistungsangebote bereits eng zusammen; weitere Formen der Zusammenarbeit in den Bereichen Betrieb, Distribution und Serviceleistungen werden zurzeit geprüft. Erschwerend wirkt häufig ausserdem die Tatsache, dass sich Bahnstationen in einer für die PTT ungünstigen peripheren Lage zum Dorfczentrum befinden. Neben den finanziellen Aspekten einer Verlegung der Poststelle hindern aber des öfters auch langjährige Mietverträge ein rasches Zusammengehen. Grundsätzlich halten die SBB die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit Dritten offen (z. B. Stationshaltermodell).

Die Gesamtsituation der SBB zwingt zum Handeln. Bei Stationen mit schwächerem Verkehrsaufkommen sind die Betriebs-

formen konsequent zu optimieren, denn die 120 grössten SBB-Bahnhöfe realisieren rund 80 Prozent des Umsatzes.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

93.3230

Interpellation Keller Rudolf

Beleuchtung auf der Autobahn N 2

Eclairage sur l'autoroute N 2

Wortlaut der Interpellation vom 29. April 1993

Seit Anfang Dezember 1992 wird jeweils während der Nacht in der West- und Oströhre (Berg- und Talspur) des Belchen- und des Arisdorftunnels die Beleuchtung in den Tunnels auf einen Drittel reduziert und teilweise sogar ganz ausgeschaltet. Diese Massnahmen wurden vom Baselbieter Chef Unterhaltsdienst Werkhof N 2 angeordnet.

Im Innern der Tunnels sind weder Pannestreifen noch Ausstellbuchten vorhanden, was demzufolge die Verkehrssicherheit vermindert und das Unfallrisiko bei Pannenfahrzeugen oder dergleichen noch erhöht.

Meine Fragen an den Bundesrat:

1. Hat der Bundesrat solche Sparmassnahmen angeordnet?
2. Wenn nicht, kann der Kanton Basel-Landschaft in eigener Regie solche Sparmassnahmen auf einer derart stark frequentierten Nationalstrasse von sich aus anordnen und vertreten?

Texte de l'interpellation du 29 avril 1993

Chaque nuit depuis début décembre 1992, l'éclairage des voies en aval et en amont, dans les tunnels du Belchen et d'Arisdorf, est réduit à un tiers, voire même totalement éteint à certains endroits. Ces mesures ont été ordonnées par un responsable du centre d'entretien bâlois de la N 2.

Dans ces tunnels, il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni place d'évitement, ce qui accroît d'autant le risque d'accident lorsqu'un véhicule tombe en panne ou qu'un quelconque problème survient.

C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. A-t-il ordonné de telles mesures d'économie?
2. Si ce n'est pas le cas, le canton de Bâle-Campagne est-il en droit de décréter de son propre chef et de défendre de telles mesures d'économie, lorsqu'elles s'appliquent à une route nationale si fréquentée?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993
Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993

1. Die Beleuchtungen der Nationalstrassentunnels N 2 – Belchen und Arisdorf – wurden in den vergangenen Jahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse über Sicherheitsbedürfnis, Lichtausbeute und Energieaufwand sachgerecht erneuert. Der Bundesrat hat hierzu keine Massnahmen angeordnet.

2. Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind von den Kantonen zu unterhalten und zu betreiben. Soweit erforderlich, kann das EVED für Unterhalt und Betrieb besondere Vorschriften erlassen. Im vorliegenden Fall konnte auf den Erlass von solchen Vorschriften verzichtet werden. Die

erwähnte Erneuerung der Beleuchtungseinrichtungen erfolgte aber im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassenbau.

Untersuchungen haben ergeben, dass zwischen der Helligkeit der Durchfahrtsbeleuchtung – vollkommene Dunkelheit einmal ausgeschlossen – und der Unfallhäufigkeit kein direkter Zusammenhang besteht. Die Vermutung «Je heller, desto sicherer» trifft nicht zu.

Grundsätzlich geht es darum, die Innenhelligkeit der Tunneln der Aussenhelligkeit anzupassen, um die Differenz in Grenzen zu halten und damit eine zeitgerechte Anpassung der Sehfähigkeit zu erleichtern. So ist nachts die Einfahrtszonenbeleuchtung unnötig und wird deshalb ausgeschaltet, während bei Tag aus Gründen der notwendigen Adaption nicht darauf verzichtet werden kann. Anschliessend an die Adaptionstrecke dient die Durchfahrtsbeleuchtung, die Tag und Nacht in Betrieb stehen muss, vor allem dazu, dem Verkehrsteilnehmer eine optische Führung zu vermitteln.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: satisfait

93.3271

Interpellation Pini Neat. Streckenführung durch den Gotthard

Interpellanza Pini NTFA. Tracciato della linea attraverso il San Gottardo

Interpellation Pini NLFA. Tracé du Saint-Gothard

Wortlaut der Interpellation vom 3. Juni 1993

Der Interpellant ersucht den Bundesrat, die offizielle Haltung der zuständigen Bundesbehörde zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) möglichst bald klarzustellen. Nach Pressemeldungen besteht nämlich die Gefahr, dass nur noch der Neubau der Lötschberglinie verwirklicht und die Gotthard-Schnellverbindung fallengelassen wird, obwohl beide Linien geplant und in der Abstimmung vom 27. September 1992 auch von Volk und Ständen gutgeheissen worden sind. Der Interpellant erinnert – falls dies noch nötig sein sollte – daran, dass der Bundesrat in seiner Botschaft die Neat-Verbindung durch den Gotthard als Hauptachse bezeichnet hat.

Testo dell'interpellanza del 3 giugno 1993

L'interpellante chiede al Consiglio federale di chiarire al più presto la posizione ufficiale dell'Autorità governativa competente in merito alla realizzazione del progetto Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA) alla luce delle informazioni rilevate dalla pubblica stampa, secondo cui questa arrischia di essere mutilata a favore, solamente, del rinnovo della linea del Lötschberg, evitando quella veloce, ambedue previste e votate dal popolo e dai Cantoni svizzeri il 27 settembre 1992, attraverso il San Gottardo.

L'interpellante ricorda, se fosse ancora necessario, che nel suo messaggio, il Consiglio federale rilevava come asse principale l'opera (NTFA) attraverso il nodo alpino del San Gottardo.

Texte de l'interpellation du 3 juin 1993

L'interpellateur demande au Conseil fédéral de clarifier au plus vite la position officielle de l'autorité gouvernementale compétente quant à la réalisation du projet de Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), à la lumière des informations relevées dans la presse et selon lesquelles ce projet risque d'être «mutilé» au profit de la seule rénovation de la ligne

du Loetschberg et au détriment de la ligne de transit rapide par le Gotthard, alors que toutes deux ont été prévues dans le projet et votées par le peuple et les cantons suisses le 27 septembre 1992.

L'auteur de la présente rappelle, à supposer que cela soit nécessaire, que le Conseil fédéral qualifie dans son message la transversale du Gotthard d'axe principal de la NLFA.

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 25. August 1993

Risposta scritta del Consiglio federale

del 25 agosto 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 25 août 1993

Il decreto federale sul transito alpino del 4 ottobre 1991 è stato approvato il 27 settembre 1992 da popolo e Cantoni. Da parte sua, il Consiglio federale applicherà rigorosamente quanto disposto dal decreto.

Il progetto della Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA), oggetto del decreto, prevede il potenziamento degli assi di transito del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione. Questa «variante di rete» è stata scelta poiché grazie ad essa è possibile realizzare l'accesso alle nuove trasversali ferroviarie senza effettuare importanti lavori di ampliamento della rete ferroviaria svizzera. La rinuncia alla costruzione di uno degli assi si ripercuoterebbe indubbiamente sull'intero progetto.

Il 14 giugno 1993, in occasione dell'interpellanza urgente del consigliere agli Stati Bloetzer, il Consiglio federale ha già provveduto a fornire una risposta in merito.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: satisfait

93.3280

Interpellation Cavadini Adriano Telefonrundspruch und sprachliche Minderheiten

Interpellanza Cavadini Adriano Filodiffusione, radiotelefono e minoranze linguistiche

Interpellation Cavadini Adriano Télédiffusion et minorités linguistiques

Wortlaut der Interpellation vom 9. Juni 1993

In letzter Zeit ist das Bedürfnis nach einem häufigeren und regelmässigeren Austausch zur besseren Verständigung zwischen den Bewohnern der verschiedenen Sprachregionen der Schweiz besonders gross. Die Printmedien, aber immer mehr auch Radio und Fernsehen haben in dieser Hinsicht eine entscheidende Rolle zu spielen. Soviel ich weiss, will die PTT-Generaldirektion in nächster Zeit den Telefonrundspruch abschaffen, obwohl dieser als einziges Mittel die Möglichkeit bietet, das Radioprogramm der italienischsprachigen Schweiz im ganzen Land zu empfangen, wo zahlreiche Menschen italienischer Muttersprache leben.

Würde der Telefonrundspruch abgeschafft, so wäre nicht mehr gewährleistet, dass wenigstens ein italienischsprachiges Radioprogramm jederzeit im ganzen Land verbreitet wird.

Interpellation Keller Rudolf Beleuchtung auf der Autobahn N 2

Interpellation Keller Rudolf Eclairage sur l'autoroute N 2

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3230
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2004-2005
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 279

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.