

**Art. 4 al. 3 introduction, let. c, al. 4***Proposition de la commission**Al. 3 introduction*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 3 let. c*

Maintenir

*Al. 4*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Abs. 3 Einleitung – Al. 3 introduction**Angenommen – Adopté**Abs. 3 Bst. c – Al. 3 let. c*

**Küchler** Niklaus (C, OW), Berichterstatter: Bei Artikel 4 Absätze 1 und 2 besteht keine Differenz.

Bei der Ergänzung der Einleitung von Absatz 3 in der Fassung des Nationalrates handelt es sich um eine rein redaktionelle Ergänzung zum besseren Textverständnis, der sich unsere Kommission voll und ganz anschliessen kann.

Bei Absatz 3 Litera c beantragt Ihnen die Kommission, eine Differenz stehenzulassen. Hier geht es ja, wie es sich aus dem Ingress zu Absatz 3 ergibt, um die sogenannte Umschreibung oder Regelung, was als Erhöhung der Verkehrskapazität gilt. Nun dient aber die Veränderung einer Linienführung (Bst. c) oder die Begradigung einer Kurve auf einer kleinen Teilstrecke einer ganzen Transitstrasse keineswegs der generellen Erhöhung der Verkehrskapazität, sondern in erster Linie und vor allem der Verkehrssicherheit.

Wir sprechen hier von Transitstrassen im Alpengebiet, wo ungünstige Witterungsverhältnisse jahraus, jahrein an der Tagesordnung sind, die den Verkehr zusätzlich behindern können. Die Möglichkeit, bestehende topographische oder geologische Hindernisse zu beseitigen oder mindestens zu entschärfen, muss unbedingt erhalten bleiben. Werden also etwa auf einem Strassenabschnitt Kurvenradien erweitert, gewisse Verbreiterungen vorgenommen oder das Gefälle verändert, so erhöht das nicht die Verkehrskapazität, sondern dient zweifelsohne der Verkehrssicherheit.

Würde man nun Litera c tatsächlich belassen, würde diese Bestimmung notorischen Einsprechern und Querulanten ein Tummelfeld eröffnen, gegen jede Veränderung Rechtsmittel zu ergreifen und damit bauliche Massnahmen zu verzögern. Die Streichung dient also offenkundig einer besseren, ich möchte sagen dynamischeren Praktikabilität des ganzen Beschlusses. Deshalb kommt die Kommission einhellig zur Überzeugung, es sei an unserem Beschluss festzuhalten.

Dem seinerzeitigen Streichungsantrag wurde in unserer Kommission einstimmig zugestimmt. Der Ständerat hat sich seinerseits letzte Woche diesem Streichungsantrag ohne Gegenstimme angeschlossen. Im Nationalrat ist dem Beschluss gemäss Fassung Bundesrat sozusagen nur durch ein Zufallsmehr, nämlich mit 69 zu 64 Stimmen, zugestimmt worden. Der Zweitrat hat klare Signale ausgesendet, dass er sich unserer Lösung anschliessen würde.

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ohne Gegenstimme, an der Streichung von Litera c festzuhalten.

Die Änderung in Absatz 4 von Artikel 4 betrifft nur den französischen Text.

**Ogi** Adolf, Bundesrat: Ich äussere mich zu Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass diese Differenz materiell praktisch unbedeutend ist. Es handelt sich um eine nicht abschliessende Aufzählung. Buchstabe c ist eine dieser Möglichkeiten; es gäbe wohl noch andere. Die Streichung dieses Buchstabens c wurde seinerzeit in der nationalrätlichen Kommission ausdrücklich so kommentiert, dass sie nicht etwa bedeute, dieser Fall solle als Möglichkeit nicht mehr in Frage kommen. Der Bundesrat erklärte damals, er könne durchaus mit dieser Fassung leben. Das gilt nach wie vor. Es ist einfach zu fragen, ob Sie noch eine Differenz zum Nationalrat schaffen wollen. Die schlechteste Lösung wäre das Stehenbleiben einer Differenz über diese Session hinaus. Wir müssten dann auch den Planungs- und Projektierungs-

stopp aufrechterhalten, und trotz Behandlung dieses Geschäftes im Dringlichkeitsverfahren würde das erhoffte Ziel nicht erreicht.

Wenn Sie diese Differenz schaffen, möchte ich Sie bitten, alles zu unternehmen, damit der Nationalrat dieser Differenz in Ihrem Sinne zustimmt und das Geschäft verabschiedet werden kann.

*Angenommen – Adopté**Abs. 4 – Al. 4**Angenommen – Adopté***Art. 5 Abs. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 5 al. 1***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Küchler** Niklaus (C, OW), Berichterstatter: In Artikel 5 Absatz 1 hat der Nationalrat den zweiten Teil des Satzes gestrichen. Diese Streichung des Hinweises auf Artikel 4 ist die logische Konsequenz der Streichung von Artikel 4 Absatz 2 bzw. die Konsequenz des ganzen Konzeptwechsels, den die Räte ja vorgenommen haben.

Die Kommission beantragt Ihnen, sich hier dem Beschluss des Nationalrates anzuschliessen.

*Angenommen – Adopté**An den Nationalrat – Au Conseil national*

94.017

**Geschäftsbericht des Bundesrates,  
des Bundesgerichtes  
und des Eidgenössischen  
Versicherungsgerichtes 1993**

**Gestion du Conseil fédéral,  
du Tribunal fédéral  
et du Tribunal fédéral  
des assurances 1993**

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 517 hiervor – Voir page 517 ci-devant

**Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement  
Département des transports, des communications  
et de l'énergie**

**Onken** Thomas (S, TG), Berichterstatter: Bei der Beratung des Geschäftsberichtes des EVED haben wir zwei Schwerpunkte gesetzt, über die ich hier kurz berichten möchte.

Der erste Schwerpunkt betrifft das Thema Kostenwahrheit im Verkehr, das der Bundesrat als ein grundlegendes Problem herausstellt und dem er in seinem orangefarbenen Bericht einen eigenen Abschnitt widmet. Dennoch bleibt er im allgemeinen stecken, denn was heute insbesondere interessiert, ist die Frage der Umsetzung. Wann, wie, mit welchen Mitteln sollen die effektiven Kosten des Verkehrs erfasst, angerechnet und in die Preise integriert werden, damit nach marktwirtschaftlichen Prinzipien die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft möglichst ökonomisch, effizient und mit geringen negativen Auswirkungen befriedigt werden können?

In dieser Frage der Kostenwahrheit müssen wir nun endlich einen Schritt vorankommen. Wir wissen allemal, dass die Eigenwirtschaftlichkeit der Strassenrechnung nur 72 Prozent beträgt, wenn die externen Kosten voll mit einbezogen und angelastet werden.

Doch welche Kosten? Hier steht eine erste politische Entscheidung an. Berechnungen liegen bisher erst für die externen Kosten der Verkehrsunfälle, der Lärmbelastung und der Gebäudeschäden vor. Integriert werden sollten aber auch die Schäden, die durch die Luftverschmutzung für Gesundheit und Biosphäre und durch die Klimaerwärmung entstehen, aber auch gewisse volkswirtschaftliche Kosten, die verkehrsbedingt anfallen. Hier muss der Bundesrat mit Nachdruck die Entscheidungsgrundlagen bereinigen und zeitgerecht, d. h. sehr bald, Beschlüsse fassen.

Bei der Zeitplanung scheint uns der Bundesrat, gemessen am Tempo, das bei anderen Vorlagen vorgelegt wird, jedoch noch sehr entspannt und sorglos zu sein. In der Antwort, die wir erhalten haben, lesen wir beispielsweise den Satz: «Das Ziel des Umsetzungsprogrammes ist es, sobald als möglich Klarheit über den künftigen Weg bei der Internalisierung der externen Kosten und Nutzen des Verkehrs zu erhalten.» Das ist ein sehr dehnbarer Satz, der wenig aussagt. Erst etwa im Frühjahr 1995 will der Bundesrat die Vernehmlassung über ein neues Bundesgesetz für eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerkverkehrsabgabe eröffnen. Dann kommt die Auswertung dazu, die Vorlage ans Parlament, die Beratung, die Verabschiedung, vielleicht sogar noch ein Referendum. Das braucht nochmals sehr viel Zeit. Hier müssen wir, mit Blick auf die Probleme, die zu lösen sind, doch Druck aufsetzen.

Parallel dazu, so sind wir überzeugt, muss auch versucht werden, die Akzeptanz in der Bevölkerung zu verbessern, kontinuierlich und zielstrebig zu informieren, aufzuklären, Bereitschaft, Goodwill zu schaffen. Ich möchte den Departementsvorsteher ermutigen, den angekündigten «Strategiedialog», was auch immer sich hinter diesem etwas hochtrabenden Begriff verbirgt, aufzunehmen und das angesagte Kommunikationskonzept umzusetzen. Beides scheint mir unerlässlich zu sein, wenn wir nicht ein weiteres Mal in eine schwierige Situation geraten und allenfalls in einer Volksabstimmung Schiffbruch erleiden wollen.

Den zweiten Schwerpunkt bildet der Kulturauftrag der SRG. Ein Thema, das seit vorgestern ein weiteres Mal an Aktualität gewonnen hat, wenn dieses Grundanliegen überhaupt noch aktueller werden kann. Es ist längst erkannt, wie wichtig dieser Bereich für uns ist. Ein Land, das über den Wandel, in dem es steht, so irritiert ist wie das unsere, das in seinem Selbstverständnis so verunsichert scheint, das sich so sehr über seine Einheit, seinen inneren Zusammenhalt Gedanken machen muss, braucht mehr denn je den kulturellen Austausch, die Verständigung untereinander, den vertiefenden Dialog über die Sprach- und Kulturgrenzen hinweg. Es braucht Medien, ein Fernsehen, ein Radio, die diesen kulturellen Auftrag aus Überzeugung, aus grundsätzlichen staatspolitischen Erwägungen ernst nehmen, ihn offensiv interpretieren und konsequent Brücken schlagen.

Haben wir ein solches Fernsehen? Haben wir ein solches Radio? Wird ein Optimum erbracht? Sind im Sinne der Verständigungskommissionen und ihrer Anliegen die Bemühungen in jüngster Zeit verstärkt worden? Nein, das Gegenteil ist der Fall. Sparmassnahmen unterminieren das bestehende kulturelle Angebot geradezu. Von Intensivierung kann keine Rede sein. Ein Abbau an kulturellen Sendegefässen wurde bereits vollzogen und ist weiterhin angekündigt. Der Austausch ist mager, an die Sprachgrenzen überschreitenden, gemeinsamen Projekten mangelt es. Die Kooperation zwischen der Romandie, der Deutschschweiz und dem Kanton Tessin scheitert am fehlenden Willen der Verantwortlichen, wobei das erste kleine Hindernis – Hindernisse gibt es natürlich immer – zum Anlass genommen wird, die Flinte ins Korn zu werfen. Noch immer können wir unsere Radiosender nicht Sprachgrenzen überschreitend im ganzen, notabene kleinen Lande hören.

Das Bild, das sich kürzlich der Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Ständerates an einem Hearing präsentiert hat, das sie zu diesem Thema durchführte, ist eigentlich

alarmierend. Auch hier, Herr Bundesrat, muss sich endlich etwas ändern und bewegen. Wir sind nicht bereit, das länger so hinzunehmen. Der Bericht der Verständigungskommissionen, den wir erarbeitet haben, darf nicht zur Makulatur werden. Er ist da, um umgesetzt zu werden; einmal durch den Bundesrat, wo es in seinem Einflussbereich liegt, insbesondere aber auch durch die SRG, ja gerade durch sie.

Es kann keine Rede davon sein, ein Postulat der SVP-Fraktion abzuschreiben, die just diese «Verstärkung der Klammerfunktion» fordert. Im Gegenteil, dieses Versprechen bleibt noch einzulösen. Wir widersetzen uns der Abschreibung dieses Postulats. Es ist auf einer entsprechend grosszügigen und offensiven Interpretation des offenbar eben doch zu vage, zu offen formulierten Kulturauftrages zu bestehen, oder es ist vom Bundesrat eine Interpretationshilfe nachzuliefern.

Meines Erachtens sind auch die Gebührenerhöhungen, die jetzt wieder verlangt werden, nur zu gewähren, wenn der Kulturauftrag als ein Grundanliegen unseres Landes, als eine schlichte Notwendigkeit für eine Willensnation wieder ernster genommen und mit grösserem Engagement umgesetzt wird. Dafür muss sich der Gesamtbundesrat entschieden einsetzen.

**Iten** Andreas (R, ZG): Ich knüpfe da an, wo Herr Onken aufgehört hat. Das Bundesgesetz über Radio und Fernsehen, welches seit dem 1. April 1992 in Kraft ist, formuliert einen Kulturauftrag für die konzessionierten elektronischen Medien. Die in der Öffentlichkeit geführte Debatte über einen Kulturabbau bei Radio und Fernsehen veranlasste die Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur, ein Hearing durchzuführen und sich nach dem Sachverhalt zu erkundigen.

Die Meinungen blieben kontrovers. Direktor Studer vom Deutschschweizer Fernsehen versuchte mit quantitativen Argumenten, die Befürchtungen von einem Kulturabbau im Fernsehen zu widerlegen. Ihm wurde entgegengehalten, die Orientierung an den Einschaltquoten und die Verabreichung von Kultur in Aktionssetzen erfülle den Kulturauftrag nicht. Die kritischen Stimmen überwogen. Radiodirektor Andreas Blum zeigte sich besorgt darüber, dass Kultursendungen aus finanziellen Gründen gekürzt werden müssten. Der Eindruck blieb, dass Radio und Fernsehen dem Kulturauftrag weder qualitativ noch quantitativ gerecht werden.

Es ist darum zwingend notwendig, eine medienkritische Debatte zu entfachen. Die Verantwortlichen von Radio und Fernsehen müssen an den Kulturauftrag erinnert werden. Nach der Ablehnung des Kulturförderungsartikels sind die elektronischen Medien noch mehr in die Pflicht zu nehmen. Worin besteht diese Pflicht?

Medien haben einen wichtigen Beitrag zur kulturellen Selbstbestimmung unseres Landes zu leisten. Adolf Muschg sagte, die alte Formel von der Willensnation umschreibend: «Die Schweiz muss nicht sein, aber sie kann, wenn sie will.» Man könnte sagen, was die Schweiz zusammenhalte, sei nicht die Kultur, sondern es seien die sozialen und wohlfahrtsstaatlichen Vorteile und die Neutralität, die das kleine Land erarbeitet hat. Das mag zutreffen, aber das genügt bei weitem nicht. In der modernen Zivilisation nimmt der politische Stellenwert der Kultur ständig zu. Sie ist der Nährboden für das Selbstverständnis unserer Bürgerinnen und Bürger als Schweizerinnen und Schweizer. Das gilt selbst dann, wenn dies verdrängt und sogar bestritten wird.

Wir sind in die Geschichten unseres Landes und in seine kulturellen und politischen Lebenszusammenhänge verstrickt. Kultur ist ein Medium der Orientierung und ein Mittel, sich von der Praxis des Alltagslebens bis in die Politik hinein zurechtzufinden. Kultur will also vermittelt werden. Den Medien kommt dabei ein fundamentaler Kulturauftrag zu. Dies ist, wenn man etwa die Programme des Deutschschweizer Fernsehens verfolgt, noch keineswegs genügend erkannt worden. Den Programmschaffenden ist zu wenig bewusst, dass es die Willensnation Schweiz nur durch die beständige Vergegenwärtigung der Werte unseres Landes gibt. Wo aber sind Sendungen, die die Kulturlandschaften der Schweiz den Zuschauern nahebringen? Wann und wo gehen Filme über die Sender, die eine liebevolle Hinwendung zu Werken unserer Heimat erkennen

lassen? Wann und wo werden den Deutschschweizern die kulturellen Taten der anderssprachigen Regionen beigebracht? Ich denke etwa an die Waadt des Schriftstellers Jacques Chessex oder an das Graubünden Giacomettis.

Vergleichen wir das Deutschschweizer Fernsehen etwa mit dem österreichischen oder dem bayrischen, dann fällt der Unterschied sofort auf. Österreich bewundert seine Künstler und stellt sie hinein in seine Landschaft. Bayern berichtet über seine Denkmäler, über seine Kultur und seine schöpferischen Menschen und stellt sie hinein in Land und Volk. Warum wundern wir uns dann darüber, dass sich Österreich selbstbewusst und stolz der EU anschliesst, während wir Schweizer uns mit Selbstzweifeln und Ängsten herumquälen? Wir sollten endlich auch solche Zusammenhänge bedenken. Exakt an diesem Punkt wird sich herausstellen, dass den elektronischen Medien und der Präsenz der Kultur in ihnen ein eminent hoher Stellenwert zukommt.

Es kann uns Parlamentariern und dem Bundesrat nicht gleichgültig sein, wie Radio und Fernsehen den Kulturauftrag interpretieren. Wir können uns nicht mit dem kulturellen «Kurzfuhrer» abfinden, wie es neuerdings wegen der Orientierung am internationalen Medienmarkt und an den Einschaltquoten in Mode kommt. In der Kultur reflektiert sich die Seele eines Volkes. Sie kann deshalb nicht oberflächlich und als blosse Ware dargeboten werden. Das Fernsehen sollte sich nicht bloss als Kulturvermittler verstehen, sondern sollte selbst eine kulturelle Institution sein. Ich meine, dass zumindest das Deutschschweizer Fernsehen noch weit davon entfernt ist, sich als kulturelle Institution in der anspruchsvollen Bedeutung des Wortes zu verstehen. Es schielt viel zu stark nach dem Tageserfolg. Fernsehanstalten sind heute Kopiermaschinen. Sie machen nach, was andere gut verkaufen.

Die Politiker ihrerseits haben aber noch nicht begriffen, dass sie zu ihrem Radio und Fernsehen Sorge tragen müssen. Zum Kernpunkt dieser Sorge gehört die Erfüllung des Kulturauftrags. Die Frage an den Bundesrat lautet: Erfüllen Radio und Fernsehen diesen Auftrag? Da wir weder in die Programmautonomie eingreifen können noch wollen, sind wir aufgerufen, Medienkritik zu üben!

**Danioth Hans (C, UR):** Ich möchte als Mitglied sowohl der GPK als auch der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zum ersten Thema, der Kostenwahrheit, kurz Stellung nehmen.

Aus den Worten des Berichterstatters könnte man vielleicht den Schluss ziehen, dass hier Versäumnisse vorgekommen sind; ich glaube, diesem Eindruck muss man entgegenreten. Ich persönlich bin sogar der Überzeugung, dass hier die Schweiz eine ausgeprägte Vorreiterrolle einnimmt. Ironischerweise hat das Abstimmungsresultat vom 20. Februar 1994 ebenfalls eine gewisse Dynamik ausgelöst, die zu Problemen geführt hat, die aber auch international dazu führt, dass mit der leistungs- und verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sehr wahrscheinlich eine Beschleunigung bei der Umsetzung dieser Kostenwahrheit dazugekommen ist. Ich glaube, diese Seite muss gesehen werden. Hier dürfen keinerlei falsche Schlüsse gezogen werden, wenn nur ein Teilbericht vorliegt.

Es würde interessieren, welche weiteren Berichte im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms zu erwarten sind. Ich persönlich bin der Meinung, dass die Kostenwahrheit heute wohl das zentrale Problem der aktuellen nationalen und internationalen Verkehrspolitik darstellt. Hier darf unsere Schweiz international durchaus als Pionierin bezeichnet und unserem Verkehrsminister ein Lob ausgesprochen werden.

Die Problematik dieses Themas sollte nicht in erster Linie die Geschäftsprüfungskommission, sondern die Fachkommissionen beschäftigen, weil es sich ja hier um Daueraufgaben handelt. Aber es wäre gut, wenn der Bundesrat zu diesen weiteren Berichten Stellung nehmen könnte.

**Präsident:** Das Postulat 92.3283 der SVP-Fraktion ist ein Postulat des Nationalrates, das sich unserer Verfügungsbefugnis entzieht. Es ist bei allen Postulaten so, Herr Onken, dass die Abschreibung nur durch denjenigen Rat beschlossen werden

kann, in dem es eingereicht worden ist. Deshalb können wir zwar das Anliegen vorbringen, nicht aber über das Postulat entscheiden.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Ich möchte meine Ausführungen in zwei Teile aufteilen. Ich möchte zuerst etwas zu den Massnahmen zur Mobilitätsbeeinflussung und zur Kostenwahrheit sagen – Herr Onken hat dieses Problem angesprochen. Im zweiten Teil möchte ich zum Kulturauftrag generell etwas sagen.

Die Dämpfung der hohen Zuwachsraten und die Umlagerung von motorisiertem Strassenverkehr auf die Schiene gehören heute zu den prioritären Anliegen der Verkehrspolitik. Aber die Taten müssen noch folgen. Die Neat müsste gebaut werden, «Bahn 2000» müsste gebaut werden. Bis heute reden wir davon, aber bei der Realisierung tun wir uns schwer. Wir werden schon nächstes Jahr im Rahmen der Neat Gelegenheit haben, auf diese Punkte zurückzukommen. Dann werden wir sehen, ob den Worten auch Taten folgen. Mit dem Leitbild der SBB werden Sie sich beschäftigen, auch mit dem Eisenbahngesetz – dies noch heute morgen. Dabei geht es schliesslich um die Umsetzung der guten Absichten.

Der Bundesrat hat diese Zielsetzung in den vergangenen Jahren wiederholt formuliert, aber – das müssen wir offen zugestehen – er tut sich schwer bei der Umsetzung, obwohl das im Bericht über die Legislaturplanung fixiert wurde und wir das alles weitgehend diskutiert haben.

Die schrittweise Verwirklichung der Kostenwahrheit, das andere Stichwort von Herrn Onken, ist eine der wichtigsten Strategien auf dem Weg zu diesem Ziel. Wir haben die Fragen Ihrer Kommission beantwortet. Die Kostenwahrheit ist aber nur eine der möglichen Massnahmen, Herr Onken. Sie alleine genügt nicht, und sie alleine wird nicht zur erwünschten Mobilitätsentwicklung führen. Flankierend dazu sind eine Reihe von anderen Massnahmen nötig. Ich möchte kurz sechs Massnahmen erwähnen:

1. Die Reform von Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: Stichworte: Revision des Eisenbahngesetzes, neues Leitbild für die SBB, «Bahn 2000», Neat. Erwartete Effekte sind mehr Marktnähe und damit mehr Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Weitere Punkte sind: Teilsanierung der Finanzen der SBB – ein wesentlicher Punkt, der im Rahmen des Leitbildes der SBB ebenfalls zu diskutieren sein wird –; weitere Stärkung der Netzwirkung und der Position des öffentlichen Verkehrs.

2. Die Bereitstellung moderner infrastruktureller Betriebsvoraussetzungen, insbesondere Förderung des kombinierten Verkehrs: Stichwort ist hier das modifizierte Konzept «Bahn 2000». Aber die Stunde der Wahrheit wird kommen, wenn Sie die finanziellen Entscheide bezüglich der Neat zu treffen haben werden. Diese Massnahmen sichern langfristig die notwendige Kapazität und Attraktivität, bis in das nächste Jahrhundert hinein. Wir müssen die Weichen für den umweltfreundlichen Verkehr nach den Jahren 2005, 2010 jetzt stellen. Dies wird auch dazu führen, dass wir den Mehrverkehr in Zukunft umweltfreundlich bewältigen können.

3. Ausbau einer griffigeren Raumplanung und eines mehr qualitätsorientierten Städtebaus: Auch hier sind vor allem die Kantone und die Städte gefordert. Verbesserungen führen längerfristig zu einem Abbau heute bestehender Sachzwänge in der Verkehrsmittelwahl und damit zu einer Reduktion der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erleichterung der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel im Agglomerationsverkehr.

4. Vermehrte Initiativen seitens der Bevölkerung: Unternehmen und Interessenverbände sind hier gefordert. Ich denke dabei an Ideen, die aus privater Initiative verwirklicht werden sollten, wie das Car-pooling, die Leerfahrtenbörse, die Lenker-ausbildung. All das sollte durch private Initiativen vermehrt vorangetrieben werden. Erwartet werden davon Treibstoffeinsparungen, weniger Belastung der Luft, somit eine Reduktion der Umweltbelastung auf freiwilliger Basis durch entsprechende Verhaltensänderungen. Der Staat soll selbstverständlich durch geeignete Signale und auch durch Anreize für eine grössere Breitenentwicklung solcher Massnahmen beitragen können. Im Rahmen des Programms «Energie 2000» werden verschiedene Möglichkeiten in diesem Bereich geprüft und fi-

nanziell sogar unterstützt. In der Bilanz des Jahres 1993, wenn Sie die Zahlen von «Energie 2000» analysieren, stellen Sie fest, dass wir noch nicht aus dem Tunnel heraus sind, aber das Ende des Tunnels sehen.

5. Zielstrebigem Vollzug der grossen Umweltprogramme des Bundes: Hier ist nicht nur das EVED, sondern der Gesamtbundesrat gefordert. Ich denke hier an die Luftreinhalte-Verordnung sowie an das Luftreinhalte-Konzept und an die Lärm-schutz-Verordnungen, aber vor allem auch an die CO<sub>2</sub>-Abgabe und an das Energiegesetz – das als Gesamtpaket. Das Energiegesetz und die CO<sub>2</sub>-Abgabe sind ja beide in der Vernehmlassung. Hier ist viel zu erreichen. Wir werden dann sehen, ob all das, was der Bundesrat vorschlägt, beim Parlament auch durchkommt.

6. Weiterentwicklung der Zusammenarbeit im europäischen Raum: Wir können all diese Tätigkeiten nicht isoliert angehen. Ich werde mich zu diesem Zweck nächste Woche auch mit dem deutschen Umweltminister Klaus Töpfer in Basel unterhalten. Wir werden versuchen, koordinierte Aktionen durchzuführen. Hier geht es vor allem um die Harmonisierung im internationalen Verkehrsbereich. Stichworte sind die Verschärfung der spezifischen Verbrauchs- und Emissionsgrenzwerte, die Förderung entsprechend angepasster Technologien, der Ausbau der europäischen Schienennetze. Sie wissen, dass die EU demnächst in Korfu im Rahmen eines Unterstützungsprogramms zehn oder elf Eisenbahngrossprojekte vorschlagen und finanzieren will. Die Fragen sind: Was machen wir dann? Wie gehen wir vor? Sind wir bereit, jetzt das, was das Volk beschloss hat, zu realisieren? Auch hier geht es um unsere Glaubwürdigkeit. Weiter geht es um die Förderung des kombinierten Verkehrs und die Durchsetzung des Verursacherprinzips. Durch diese internationale Zusammenarbeit kann eine europaweite Dämpfung der Mobilitätszunahme und eine Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs wirksam unterstützt werden. Es braucht hier das internationale Einverständnis, es braucht auf alle Fälle die internationale Koordination. Alle strategischen Massnahmen in diese Stossrichtungen sind nicht neu; zum grossen Teil sind sie eingeleitet und zeigen erste Resultate. Notwendig für den Erfolg ist aber der politische Wille, die konsequente Befolgung eines einmal bestimmten Weges und – ich würde sagen – die geeignete Abstimmung, die auch international, national, regional und lokal erfolgen muss. Notwendig ist für ein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis zudem der Ausbau systematischer Wirksamkeitskontrollen für die verschiedenen Massnahmen. Dazu brauchen wir etwas Geld, sonst können wir diese Kontrollen nicht so durchführen, wie das notwendig wäre.

Einen umfassenden Bericht zur Mobilitätssituation in der Schweiz wird Ihnen der Bundesrat noch in diesem Jahr vorlegen, Herr Danioth. Es handelt sich um die Erfüllung eines Postulates der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates.

Zusammenfassend kann ich festhalten: Wir haben die Schwerverkehrsabgabe, die Vignette und neu die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe; wir stehen unter dem Druck der Alpen-Initiative; wir haben weiter die CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Vernehmlassung; auch die Erhöhung der Transitgebühr, die Tagespauschale, ist gestern vom Bundesrat verabschiedet und in die Vernehmlassung geschickt worden; schliesslich haben wir das Energiegesetz und zu guter Letzt die Benzinsgründzollerhöhung, die 1993 beschlossen wurde. Wir wollten 25 Rappen, Sie haben 20 Rappen beschlossen.

Alles, was Sie verlangt haben, muss dann auch noch politisch akzeptiert werden. Deshalb muss der Bundesrat immer den politisch gangbaren Weg suchen. Das Problem ist bekannt. Wir sind auf dem Weg. Leider rennen wir nicht so schnell, wie Sie das gerne hätten, aber wir rennen; es ist halt ein Marathon und kein Hundertmeterlauf. Ein Hundertmeterlauf ist attraktiver, ich weiss es. Aber ein Marathonlauf ist länger. Ein Marathon ist aber besser, ein Marathon ist härter, ein Marathon verlangt in diesem Sinne Leute, die Durchstehvermögen haben. Das kann ich zur Problematik der Mobilitätsbeeinflussung und vor allem der Kostenwahrheit sagen.

In bezug auf den Kulturauftrag, den Herr Iten Andreas angesprochen hat, möchte ich folgendes sagen: Zunächst einmal

möchte ich doch zum Ausdruck bringen, dass der Bundesrat beispielsweise gerade aus jenen Gründen, die Sie heute hier so treffend und klar formuliert haben, das Gesuch für ein RTL-Fenster abgelehnt hat. Der Bundesrat stützte sich bei diesem Entscheid auf eine Reihe von übergeordneten medien- und staatspolitischen Überlegungen, auf genau jene Überlegungen, die hier zum Ausdruck gebracht worden sind. Wie Sie wissen, ist dieser Entscheid auf sehr harte Kritik gestossen. Das macht an und für sich nichts, wenn man überzeugt ist, im Interesse dieses Landes, das vier Kulturen, vier Sprachen und 26 Kantone umfasst, richtig gehandelt zu haben. Damit wollten wir, Herr Iten, natürlich auch der SRG eine Chance geben, ihren Kulturauftrag besser zum Tragen bringen zu können.

Ich möchte daran erinnern: In der neuen SRG-Konzession vom 18. November 1992 hat der Bundesrat den Leistungsauftrag explizit umschrieben und die Klammerfunktion der SRG im Sinne des «service public» präzisiert und auch verstärkt. So wird die SRG verpflichtet, in all ihren Programmen das gegenseitige Verständnis und den Austausch zwischen den Landesteilen, den Sprachgemeinschaften und den Kulturen zu fördern. Wichtige Informationsbeiträge müssen in der Hochsprache gesendet werden, damit die Sprachminderheiten nicht ausgeschlossen werden. Auch das ist Kultur. Wenn wir in diesem Land weiterhin in Frieden und Freiheit zusammenleben wollen – was wir hoffen –, muss man eben etwas tun. In diesem Zusammenhang ist auch festzustellen, dass die Unterbrechung der Minderheitenprogramme, etwa durch Sportübertragungen, auf ein Minimum beschränkt wurde und dass S plus hier eine neue Möglichkeit bieten würde. Leider wird von dieser Möglichkeit noch zuwenig Gebrauch gemacht. All jene, die kritisieren, machen von dieser Möglichkeit zuwenig Gebrauch. Wir hoffen, dass hier im Rahmen dieses Neustartes eine Verbesserung eintreten wird.

Die Klammerfunktion der SRG steht auch in einem engen Zusammenhang mit ihrem Kulturauftrag, den Sie erwähnt haben. Der Bundesrat hat im vergangenen November – er hat nicht zugewartet – von der SRG einen ausführlichen Bericht über die Erfüllung des kulturellen Leistungsauftrages verlangt. Dieser Bericht ist nun eingetroffen; der Bundesrat wird ihn zur Kenntnis nehmen, beurteilen und bei einer nächsten Gelegenheit sicher darauf eingehen können. Es wird sich zeigen, ob bei einer Konzessionserneuerung allenfalls neue Massnahmen getroffen werden müssen.

Mit der Strukturreform der SRG sind die Voraussetzungen für eine bessere interregionale Zusammenarbeit auf professioneller Ebene geschaffen worden. Gerade diese Rolle der SRG als staats- und kulturpolitische Klammer war eines der wesentlichen Argumente, die den Bundesrat zum Nein zum RTL-Programmfenster geführt haben. Nur dieser Auftrag hat zu jenem Nein geführt. Leider wurde dies gerade von jenen Leuten nicht verstanden, die sonst gegen alles sind, was Europa anbetrifft. Das ist ja das Schizophrene an der Situation, die wir heute haben.

In diesem Sinne nimmt der Bundesrat diesen Auftrag ernst, aber er kann den Anliegen, die Sie, Herr Onken und Herr Iten, zu Recht vorgetragen haben, nur im Rahmen der konzessionsrechtlichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Wir dürfen nicht auf die Programmgestaltung einwirken, wir können nur im Rahmen der Konzession und der konzessionsrechtlichen Möglichkeiten handeln. Wir haben einen Handlungsspielraum, den wir ausnützen werden. Ich werde Ihre Ausführungen der SRG sehr gerne übermitteln.

Weiter gehende Auflagen an die SRG – dies möchte ich klar sagen – wären der verfassungsrechtlich garantierten Programmautonomie wegen nicht zu rechtfertigen.

Die Umsetzung des kulturellen Leistungsauftrages ist alleinige Sache der SRG. Die SRG – da bin ich mit Ihnen einverstanden – ist nach dem letzten Abstimmungssonntag mehr denn je gefordert.

*Genehmigt – Approuvé*

**Bundesbeschluss – Arrêté fédéral***Eintreten ist obligatorisch**L'entrée en matière est acquise de plein droit**Gesamtberatung – Traitement global***Titel und Ingress, Art. 1, 2****Titre et préambule, art. 1, 2***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

34 Stimmen  
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

94.018

**PTT. Geschäftsbericht  
und Rechnung 1993****PTT. Gestion et compte 1993**Bericht des Bundesrates vom 20. April 1994  
Rapport du Conseil fédéral du 20 avril 1994Beschlussentwürfe siehe Seite 88 des Berichtes  
Projets d'arrêtés voir page 88 du rapportBezug bei der Generaldirektion PTT,  
Viktoriastrasse 21, 3030 Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,  
Viktoriastrasse 21, 3030 BerneBeschluss des Nationalrates vom 13. Juni 1994  
Décision du Conseil national du 13 juin 1994

**Onken** Thomas (S, TG), Berichterstatter: Die Prüfung des Geschäftsberichtes der PTT lotet, das muss man freimütig zugeben, nicht besonders stark in die Tiefe. Drei, vier Mitglieder der Vertikalen Sektion 3 der GPK sitzen artig den ebenso korrekten drei Generaldirektoren der PTT gegenüber. Man fragt, man erkundigt sich, man tauscht sich aus, mal ein bisschen hartnäckiger, mal ein bisschen bohrender vielleicht. Aber in den Untergrund der Probleme, dorthin, wo es vielleicht ans Lebendige ginge, stösst man nicht vor. Es ist alles in allem eigentlich eine recht pflegliche Übung.

Dennoch spürt man den Puls dieses grossen Unternehmens, erfasst erneut den tiefgreifenden Wandel, in dem es steht. Der wachsende Wettbewerbsdruck, der aus den Liberalisierungsschritten, die wir eingeleitet haben, erwachsen ist, hat zu unternehmerischem Denken und Handeln geführt, kein Zweifel. Die Behändigkeit des Monopolbetriebs von ehemals ist weg, vielleicht noch nicht aus allen Winkeln und geschützten Nischen, aber doch weitgehend. Dieser innovativere, marktorientiertere, kundennähere Geist wird zweifellos noch stärker um sich greifen. Der Geschäftsbericht offenbart manchen Bereich, in den die PTT neu vorgestossen sind oder wo sie sich angeschickt haben, Marktanteile zurückzuerobern, und wo ihnen auch nachprüfbar erfolgreiche gelungen sind: Bei der Frühzustellung von Zeitungen etwa oder auch bei den unverschlossenen unadressierten Werbesendungen sind Positionen wiedergewonnen worden.

Der Bericht zeigt und belegt, wie die Produktivität des Unternehmens erhöht worden ist und wie die PTT trotz gesteigertem Druck auf das Personal versucht haben, gleichwohl ein verantwortungsvoller, sozial eingestellter Arbeitgeber zu bleiben, die Balance zwischen Fordern und Fördern zu wahren. Ich nenne als Beispiel die Aktion «Solidarität», d. h. das Angebot an rund 3000 ältere, über 60jährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, etwas früher in den Ruhestand zu treten und die Stelle einer jüngeren Kraft zu überlassen. Rund 2500 Personen oder 85 Prozent, über Erwartungen viele also, haben von diesem Ange-

bot Gebrauch gemacht. Nur die Hälfte davon wird ersetzt werden. Der schmerzliche, aber notwendige Abbau des Personals konnte so immerhin ohne individuelle Härten in vorbildlicher Weise abgewickelt werden.

Fortschritte sind im Berichtsjahr auch bei der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erzielt worden. Beim Postautodienst – ohnehin einem Moratorium unterworfen – wird das neue Eisenbahngesetz, das wir heute noch beraten wollen, eine Lösung bringen. Beim Zustelldienst der Zeitschriften und Zeitungen wurde unter den Betroffenen ein «Drittelsmodell» vereinbart: je 90 Millionen Franken für den Bund, die PTT und die Verleger. Dieses Modell wird nun hoffentlich auch zum Tragen kommen, obwohl der Verlegerverband bereits wieder eine Absatzbewegung gemacht hat. Zu Unrecht, wie wir meinen, denn seine schriftliche Zusicherung lag vor, und auch die übrigen Forderungen, die er gestellt hat, sind weitestgehend erfüllt worden. Wir haben uns überzeugen können, dass die Vorhaltungen des Zeitungsverlegerverbandes wenig begründet sind. Man kann von den PTT nicht Selbständigkeit und unternehmerisches Verhalten verlangen – es schweben noch viel weiter gehende Forderungen im Raume – und gleichzeitig Leistungen für die Allgemeinheit fordern, die niemand zu zahlen bereit ist. Ich möchte nur wissen, wie sich wohl eine privatisierte Post hier verhalten würde.

Lassen Sie mich noch kurz drei andere Bereiche ansprechen, die wir in unserer Diskussion beleuchtet haben:

1. Das Sorgenkind Videotex, das, weit entfernt vom angestrebten Ziel der vollen Kostendeckung bis Ende dieses Jahres, noch immer kümmerl. Zurzeit beträgt der Kostendeckungsgrad nur 53 Prozent. Doch es geht immerhin etwas aufwärts. Die Abbonnentenzahlen steigen, aber bis zur Soll-Grenze von 200 000, von der man einmal geträumt hat, fehlen immer noch rund 100 000. Da kann man nur hoffen, dass der selbstverständlichere Umgang mit dem PC, seine wachsende Verbreitung auch im häuslichen Bereich und insbesondere die neuen Möglichkeiten der Telekommunikation mit dem Computer die Zahlen bald in die Höhe schnellen lassen werden und dass vielleicht auch eine andere, gemischtwirtschaftliche Form der Trägerschaft die Plattform der Anbieter und der Benutzer zu stärken vermag.

2. Die Lieferfristen bei den neuen Telefonapparaten: Hier ist der Umgang mit den Kundinnen und Kunden nicht besonders befriedigend. Es gibt lange Wartezeiten. Teilweise liegt es an den gar zurückhaltenden Bestellungen der PTT, teilweise aber auch an den Prioritäten des Lieferanten, der offenbar Grossbestellungen aus dem Ausland, beispielsweise aus der BRD, den Vorzug gibt oder geben muss und die PTT und ihre Klientel warten lässt. Hier sind Wege zu finden, um das Angebot zu verbreitern, die Wartezeiten zu verkürzen und den Kundenservice noch weiter zu verbessern.

3. Wie bauen die PTT eigentlich? Gibt es ein Konzept für den Bau der Postämter und Poststellen, gibt es eine besondere Marketingstrategie, eine geschickte, verkaufsfördernde Einbettung der PTT-Dienstleistungen in andere Dienstleistungen und Angebote? Offenbar kümmert diese Fragestellung bisher noch vergleichsweise wenig. Sie muss aber interessieren. Wir haben das gleiche Problem bei den Bahnhöfen. Poststellen und Bahnhöfe als kleine Unternehmen mit einer gewissen unternehmerischen Selbständigkeit in einem geeigneten Kontext, das wäre eine Zielsetzung. Die Symbiose, die Synergien, die etwa Warenhäuser und Detailhandelsgeschäfte längst realisiert haben, gilt es auch für die PTT und die SBB noch vermehrt zu entdecken. Vorbei ist auch hier die Splendid isolation; weitere Initiativen sind angesagt.

Bevor man aber schon wieder ins Horn weiterer Liberalisierungs- und Privatisierungsmassnahmen stösst, gilt es nun erst einmal, die angesagte Strukturreform zu realisieren und die vorhandenen Spielräume auszuschöpfen. Die PTT-Direktion und das Personal sind guten Willens, das muss man hier bekräftigen. Wir bestärken sie darin; wir danken auch für das – mit schwarzen Zahlen und einer stattlichen Abgabe an die Bundeskasse – Geleistete. Die Herausforderung ist erkannt; niemand will sich mehr auf welken Lorbeeren ausruhen. Aber das stete und verunsichernde Bedrängen und widersprüchliche Verlangen nach diesem und jenem tut dem Unternehmen,

## **Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1993**

### **Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1993**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	650-654
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 339

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.