

Süd durchzuführen. Diese Kampagne soll im April und Mai 1988 stattfinden. Ihr Ziel ist es, die europäische Öffentlichkeit über die schicksalhafte Verbundenheit von Nord und Süd, über die gemeinsamen wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Beziehungen und über die Notwendigkeit der Entwicklungszusammenarbeit zur Förderung des Ausgleiches zwischen Nord und Süd zu informieren.

Ich frage den Bundesrat, in welcher Form sich die Schweiz an dieser Kampagne beteiligen wird. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass er zusammen mit den eidgenössischen Räten dieser wichtigen Kampagne in einer geeigneten Weise, beispielsweise durch eine Sondersitzung der Vereinigten Bundesversammlung, einen offiziellen Akzent verleihen sollte?

Antwort des Bundesrates vom 9. September 1987

Die europäische Nord-Süd-Kampagne wurde vom Europarat lanciert, um der Öffentlichkeit die Interdependenz von Nord und Süd bewusst zu machen. Sie wird auf zwei verschiedenen Ebenen durchgeführt werden:

– eine eigentlich europäische Kampagne im Rahmen des Europarates: Geplant sind eine Reihe von Begegnungen und Veranstaltungen politischer, wissenschaftlicher und kultureller Art, die auch durch die Massenmedien breitere Ausstrahlung erfahren sollen. Ihr Zusammenhang mit der Kampagne wird durch ein gemeinsames Signet verdeutlicht; – nationale Kampagnen: auch sie befassen sich mit der Interdependenz von Nord und Süd, die Wahl der Mittel und Wege zu ihrer Verwirklichung ist jedoch der Initiative jedes einzelnen Teilnehmerlandes überlassen.

Wie die Mehrzahl der 21 Mitgliedstaaten des Europarates wird sich auch die Schweiz auf beiden Ebenen an der Kampagne beteiligen.

Auf europäischer Ebene wird der Bund mit einem finanziellen Beitrag von 100 000 Franken an den Europarat zur Kampagne, deren Budget auf ungefähr 1,5 Millionen Franken geschätzt wird, beitragen.

Auf nationaler Ebene wurde, Empfehlungen des Europarates folgend, eine Kommission für die Kampagne eingesetzt. Sie wird von Frau Gabrielle Nanchen, ehemals Nationalrätin, geleitet und umfasst an die 30 Spezialisten für Medien- und Nord-Süd-Fragen. Die Kommission wird danach trachten, verschiedene Institutionen zur aktiven Teilnahme an der Kampagne zu bewegen und ihre Aktivitäten zu koordinieren. Sie wird ferner eine gewisse Anzahl konkreter Vorhaben durchführen, die darauf abzielen, eine breitere Öffentlichkeit anzusprechen: Gedacht ist zum Beispiel an eine Informationskampagne über die Herkunft von Bestandteilen verschiedener Erzeugnisse. Der Bund wird das Programm der Kommission mit einem Beitrag von etwa 800 000 Franken unterstützen.

Um der Kampagne einen offizielleren Akzent zu verleihen, wäre der Bundesrat bereit, vor der Vereinigten Bundesversammlung eine Erklärung abzugeben, falls das Parlament sich in diesem Sinn entscheiden würde.

Question ordinaire Petitpierre

du 18 décembre 1986 (86.756)

Touristische Transportanlagen im Vallon de Réchy

Remontées mécaniques dans le Vallon de Réchy

Le Vallon de Réchy a fait l'objet d'un ouvrage (Les richesses naturelles du Vallon de Réchy, publié en 1984) qui montre l'importance de ce site naturel. Sa haute valeur a été consacrée par son classement dans l'inventaire CPN (objet 3.77 Réchy-Sasseneire).

En 1986 ont été déposés divers projets de remontées mécaniques qui sont de nature à compromettre la sauvegarde de ce site exceptionnel.

Compte tenu de la nécessité d'harmoniser les exigences de la protection du patrimoine naturel et celles du développe-

ment économique et touristique, le Conseil fédéral est-il disposé à veiller à ce

- qu'il soit renoncé, en application de l'article 16 LPN, à tout projet mettant en péril les valeurs du Vallon de Réchy;
- que le Vallon de Réchy soit classé dans l'inventaire IFP en application de l'article 6 LPN avec le même périmètre de protection que celui qui figure dans l'inventaire CPN;
- que toute liaison entre le Val d'Hérens et le Val d'Anniviers évite ce périmètre?

Réponse du Conseil fédéral du 16 septembre 1987

Le Conseil fédéral est conscient que le Vallon de Réchy a une valeur exceptionnelle du point de vue de la protection de la nature et du paysage. Les résultats de nombreuses recherches attestent la richesse de la faune et de la flore ainsi que les particularités géologiques et géomorphologiques de la région de Réchy. Dans son projet de plan directeur, le canton du Valais a reconnu que le Vallon de Réchy méritait d'être protégé; il demande que la desserte touristique soit adaptée aux buts visés par la protection.

L'importance nationale de ce paysage du point de vue de la Confédération est établie par son inscription dans l'inventaire CPN et le souhait de le transposer dans l'inventaire IFP dans le cadre de la 3e série. En vertu de l'article 6 LPN, l'inscription d'un objet dans un inventaire fédéral montre que l'objet mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible. Lorsqu'il s'agit de l'accomplissement d'une tâche de la Confédération, la règle suivant laquelle un objet doit être conservé intact dans les conditions fixées par l'inventaire ne souffre d'exception que si des intérêts équivalents ou supérieurs, d'importance nationale également, s'opposent à cette conservation. Des principes permettant d'assurer et d'améliorer la protection sont énoncés dans le commentaire de l'inventaire IFP. L'un d'entre eux, qui prévoit que les objets inscrits dans l'inventaire ne doivent pas être touchés par de nouvelles installations de transport touristiques, a déjà été appliqué lors de différentes décisions relatives à des concessions et à des autorisations.

C'est le Conseil fédéral qui décide, après avoir pris l'avis des cantons, de l'inscription d'objets dans un inventaire (art. 5 LPN). Celle-ci s'impose au plus tard lorsqu'il faut s'attendre à ce que des objets dignes de protection subissent de graves atteintes, qu'il est possible d'empêcher par cette mesure.

Dans le cas des projets d'installations de transport touristiques dont il est question dans la région du Vallon de Réchy, il s'agit de tâches de la Confédération au sens des articles 2 et 3 LPN. Les intérêts publics de la protection de la nature et du paysage doivent aussi être pris en considération lors de l'examen des conditions permettant l'octroi d'une concession, et cela indépendamment de l'importance nationale, régionale ou locale de l'objet. Des discussions à ce sujet sont actuellement en cours entre le canton du Valais et l'administration fédérale.

L'application de l'article 16 LPN ne s'impose pas à l'heure actuelle, car aucun danger imminent ne menace la région en question.

Question ordinaire de Chastonay

du 1er juin 1987 (87.636)

Schwerverkehr. Retorsionsmassnahmen des Auslandes

Circulation des poids lourds. Mesures étrangères de rétorsion

La Suisse qui entend peu à peu s'ouvrir à l'Europe, multiplie pourtant les chicanes à l'égard du trafic poids lourds étrangers circulant sur son territoire (interdiction circulation de nuit, limitation des tonnages, etc.).

Le Ministère néerlandais des transports, en collaboration avec ses homologues belge, luxembourgeois, français et allemand, entend prendre des mesures de rétorsion à

l'égard des camions suisses circulant à l'étranger. Qu'en pense le Conseil fédéral?

Réponse du Conseil fédéral du 16 septembre 1987

Il ne saurait être question de chicanes. Contrairement à l'avis de l'auteur de la question, la Suisse ne multiplie pas les prescriptions touchant le trafic des poids lourds étrangers: les limites de poids moins élevées et l'interdiction de circuler de nuit existent, dans notre pays, déjà depuis 1933/34; à l'époque, ces restrictions étaient régies par la loi fédérale de 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles et précisées dans les dispositions d'exécution afférentes; elles sont actuellement fondées sur la loi sur la circulation routière de 1958. Ces prescriptions existent pour des raisons de police et de technique de la circulation, ainsi que pour diminuer les nuisances; elles tiennent compte de la topographie et des particularités de l'habitat propres à notre pays. Les limites de poids et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche applicables aux poids lourds font en outre partie intégrante de la politique des transports respectueuse de l'environnement, telle qu'elle a été établie par les Chambres fédérales, le 20 mars 1987, dans les dispositions constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports. En vertu des principes politiques que la Suisse applique dans ce domaine, c'est en grande partie aux transports publics qu'il incombera d'absorber, à l'avenir, le volume supplémentaire de trafic; à cet égard, une nouvelle transversale ferroviaire, la couverture des déficits du ferroutage et le projet RAIL 2000 permettront d'offrir des solutions de rechange acceptables pour résoudre le problème du trafic routier de poids lourds, solutions grâce auxquelles la Suisse sera en mesure d'honorer ses obligations de pays européen de transit. Pour des motifs de police de la circulation, de politique des transports et de protection de l'environnement, il ne saurait être question d'élever les limites de poids ni d'assouplir, voire de supprimer, l'interdiction de circuler de nuit.

Après l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds, divers Etats s'en sont pris à la politique suisse des transports et ont menacé d'appliquer des mesures de rétorsion contre les transporteurs de notre pays. Les propos du ministre néerlandais des transports s'inscrivent dans ce contexte. Mais, jusqu'à maintenant, le Conseil fédéral a toujours été fidèle aux objectifs fixés quant à la politique des transports exposée plus haut et il entend le rester, même à l'avenir.

Einfache Anfrage Aliesch

vom 9. Juni 1987 (87.640)

SBB-Verbindungen von und nach Graubünden

Liaisons CFF avec les Grisons

Der neue Fahrplan der SBB brachte für Graubünden leider eine qualitative und quantitative Verschlechterung der Zugverbindungen von und nach Zürich bzw. Kloten.

1. Auf der Strecke Chur–Zürich wurden zwei Intercity-Züge durch normale Schnellzüge ersetzt. Dadurch wird in der Regel schlechteres Wagenmaterial eingesetzt, was für die Qualität der Zugverbindungen gravierender ist als die um einige Minuten verlängerte Fahrzeit von und nach Chur.

2. Nach dem früheren Fahrplan fuhr der letzte Schnellzug Zürich–Chur um 22.07 Uhr in Zürich ab. Heute verlässt der letzte direkte Schnellzug nach Chur Zürich bereits um 21.10 Uhr. Graubünden forderte bereits seit Jahren einen zusätzlichen Spätschnellzug. Mit dem neuen Fahrplan hat man diese Forderung nicht nur nicht erfüllt, sondern am Abend sogar die Zugverbindung nach Chur noch verschlechtert.

3. Das neue Fahrplanangebot brachte ebenfalls eine Verschlechterung bei den direkten Zugverbindungen zwischen Kloten–Chur und umgekehrt. Angesichts des Umstandes, dass der Flughafen Kloten für den Tourismus Graubündens immer wichtiger wird, ist dies besonders schwerwie-

gend. Der Umweg über St. Gallen kann den Flugpassagieren keine genügend gute Alternative bieten.

Die Verschlechterung der aufgeführten Zugverbindungen ist um so weniger verständlich, als wir im Abstimmungsjahr über das Konzept der «Bahn 2000» stehen, welches eigentlich bessere Zugverbindungen für alle Landesteile bringen sollte.

Ich frage den Bundesrat an, ob er bereit ist, sich bei den SBB für eine möglichst rasche qualitative und quantitative Verbesserung der Zugverbindungen in den erwähnten drei Bereichen zu verwenden.

Antwort des Bundesrates vom 16. September 1987

1. Es trifft zu, dass auf der Strecke Zürich–Chur zwei Intercity-Züge in Schnellzüge umgewandelt wurden, welche nicht mehr mit den neuen Einheitswagen EW IV ausgerüstet sind. Demgegenüber werden ab Fahrplanwechsel zusätzliche Kursläufe mit modernem, klimatisiertem Wagenmaterial der Deutschen Bundesbahn gefahren. Gesamthaft gesehen hat sich somit die Qualität des eingesetzten Rollmaterials auf dieser Strecke nicht verschlechtert.

2. Nach dem früheren Fahrplan verliess die letzte, als Schnellzug fettgedruckt aufgeführte Verbindung Zürich um 22.07 Uhr und erreichte Chur um 23.51 Uhr. Ab Ziegelbrücke diente dieser Schnellzug auch dem Regionalverkehr und hielt an allen Unterwegsstationen.

Ab Fahrplanwechsel 1987 hat dieser Zug eine Regionalzugsnummer erhalten und wird im Kursbuch neu als Eilzug dargestellt und nicht mehr fett gedruckt. Die Abfahrtszeit in Zürich erfolgt drei Minuten später als bisher und die Ankunft in Chur eine Minute später. Somit hat sich die Gesamtfahrzeit um zwei Minuten verkürzt. Von einer Verschlechterung der Abendverbindung kann daher keine Rede sein.

3. Was die direkten Zugverbindungen zwischen Zürich Flughafen und Chur anbelangt, so ist auch hier gesamthaft keine Verschlechterung eingetreten. Es hat lediglich eine Anpassung an die realen Verkehrsbedürfnisse stattgefunden, indem die direkten Wagenläufe auf die saisonalen Schwankungen im Fremdenverkehr abgestimmt worden sind.

Einfache Anfrage Herczog

vom 9. Juni 1987 (87.641)

Schutz vor ungebührlichen Fernsehfilmen

Protection contre les téléfilms indûment critiques

Drei Fragen der Fragestunde (9. Juni 1987) sowie eine dringlich erklärte Einfache Anfrage befassten sich mit dem «Frontalangriff auf unsere Armee», nämlich mit einem im Ersten Deutschen Fernsehen gezeigten Film des Schweizer R. Brodmann (u. a. zur Frage «Wann schafft die Schweiz ihre Armee ab?»); gemäss der Brisanz des Problems nahm der Bundesrat auch ohne Wenn und Aber Stellung.

Ich bitte nun den Bundesrat, noch folgende ergänzende Frage zu beantworten:

Wie wird der Bundesrat in Zukunft sicherstellen, dass allen Fernsehfilmen, die sich ungebührlich kritisch mit unserem Land beschäftigen – zuletzt etwa am 8. Juni 1987 in der Krimiserie «Tatort», worin Genf als Drehscheibe für illegale Waffengeschäfte hingestellt wurde –, ein offizielles Urteil entgegengesetzt werden kann?

Antwort des Bundesrates vom 16. September 1987

Der Bundesrat und seine Aktivitäten sind Gegenstand der Berichterstattung durch in- und ausländische Medien. Radio und Fernsehen haben das Recht und die Pflicht über die Tätigkeit der Landesregierung zu berichten, sich mit ihrer Politik auseinanderzusetzen. Dazu gehört auch die Kritik. Genauso hat aber der Bundesrat wie jede Einzelperson, Partei oder Organisation das Recht, sich über diese Berichterstattung zu äussern. Die Staatsunabhängigkeit steht dem nicht entgegen. Der Bundesrat beabsichtigt indessen nicht,

Question ordinaire de Chastonay du 1er juin 1987: Schwerverkehr.

Retorsionsmassnahmen des Auslandes

Question ordinaire de Chastonay du 1er juin 1987: Circulation des poids lourds. Mesures étrangères de rétorsion

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	Z
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.636
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1529-1530
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 860

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.