

**Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 4. März 1985**

Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 mars 1985

Der Bundesrat hat am 20. Juni 1983 aufgrund der Verordnung über lokale Rundfunkversuche (RVO) eine gesamtschweizerische Versuchsstufe für Lokalrundfunk bis Ende 1988 beschlossen. Trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten einiger Lokalradioveranstalter lehnte er es in der Folge ab, die RVO zu revidieren und insbesondere die tägliche Werbezeit zu erhöhen. Er schuf jedoch eine Ausgleichsmöglichkeit für saisonale Schwankungen der Nachfrage nach Werbezeit.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Rahmenbedingungen für die Versuchsstufe im wesentlichen bis 1988 möglichst beizubehalten sind. Innerhalb dieser generellen Rahmenbedingungen, die für alle Rundfunkversuche gelten, sind die einzelnen Projekte zu beurteilen. Nicht alle Elemente der einzelnen Projekte sind unabänderlich. Anpassungen sind deshalb nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Allerdings gehören die Eigentums- und Beteiligungsverhältnisse zu den Elementen, die nicht beliebig veränderbar sind. Die RVO setzt in verschiedener Hinsicht Schranken, so bezüglich der Verankerung im Verbreitungsgebiet, der schweizerischen Beherrschung und der Vermeidung einer publizistischen Vormachtstellung. Zu beachten ist jedoch, dass Verleger von der RVO nicht von der Beteiligung an einem lokalen Rundfunkversuch ausgeschlossen sind. Allerdings ist nach RVO zu verhindern, dass in einem Versorgungsgebiet eine publizistische Vormachtstellung verstärkt oder neu geschaffen wird. Die allfällige Beteiligung eines Verlegers an einem Lokalradio ist deshalb unter diesem Aspekt besonders zu beurteilen.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Ob Änderungen der Eigentumsverhältnisse bei Lokalradios während der Versuchsstufe eine Veränderung der Versuchsanordnung darstellen, muss im Einzelfall abgeklärt werden. Dabei ist davon auszugehen, dass der laufende Lokalrundfunkversuch möglichst schlüssige Antworten auf die Fragen ergeben soll, ob in der Schweiz ein Bedürfnis nach Lokalrundfunk besteht, wie sich dieser Rundfunk auf die anderen Medien auswirkt und unter welchen Bedingungen Lokalrundfunk betrieben werden kann. Zur Beantwortung der letzten Frage kann auch die Änderung von Eigentumsverhältnissen und deren Auswirkungen interessant sein. Selbstverständlich dürfen Eigentumsübertragungen die ursprünglich gewählte Versuchsanordnung, die auf der RVO basiert, nicht grundlegend verändern. Wechsel in den Eigentumsverhältnissen, die sich in diesem Rahmen bewegen, stellen deshalb keine Aushöhlung der RVO dar.

2. Der Bundesrat teilt die Meinung, dass im Rahmen eines Versuches auch das Verschwinden von Sendern in Kauf genommen werden muss. Zu viele Betriebseinstellungen würden aber den Versuch gefährden, weil eine Reihe von Fragen, welche die RVO stellt, nur beantwortet werden können, wenn eine grösse Zahl von Stationen über längere Zeit Programme ausstrahlt. Dies gilt unter anderem für die Versuchsziele «Auswirkungen auf die anderen Medien und das gesellschaftliche Leben». So gesehen, können sich «lebenserhaltende» Massnahmen geradezu aufdrängen, um der RVO gerecht zu werden.

3. Die überwiegende Mehrheit der Angehörigen hat sich zur Beteiligung der «Berner Zeitung» negativ geäussert. Nicht zuletzt deshalb hat der Bundesrat seine Zustimmung von Bedingungen abhängig gemacht, die erheblich von den Vorschlägen des Gesuchstellers abweichen.

4. Die Annahme des Interpellanten ist nicht zutreffend. Der Bundesrat hat die maximale Beteiligungsmöglichkeit wegen der besonderen Pressesituation im lokalen Versorgungsgebiet und unter Berücksichtigung der Tätigkeit des zweiten Lokalradios im Raum Bern festgelegt. Im übrigen hat der Bundesrat der «Berner Zeitung» nicht einfach 12 Prozent zuerkannt, sondern festgelegt, dass ein einzelner Verleger sich innerhalb der für Verlage zulässigen Quote von 18

Prozent bis zu 12 Prozent beteiligen kann. In diesem Rahmen ist die Aufteilung Sache der Verlage auf dem Platze Bern.

5. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat über die Änderung der Beteiligungen am Aktienkapital der Radio Z AG in Zürich eine Anhörung eröffnet. Nach Abschluss der Anhörung wird sich der Bundesrat mit der Angelegenheit befassen und dabei die Stellungnahmen der angehörten Organisationen in seine Meinungsbildung einbeziehen.

Präsident: Herr Stappung verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Mehrheit
Minderheit

84.925

Interpellation Ruffy

**Direkte TGV-Verbindung Paris–Mailand
Liaison directe Paris–Milan par le TGV**

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1984

Der Bundesrat wird gebeten:

1. so rasch wie möglich alle Schritte zu unternehmen, damit die TGV-Verbindung Paris–Lausanne bis Brig verlängert wird;
2. durch den Einsatz von TGV-Kompositionen, die an das italienische Eisenbahnnetz angepasst sind, im Hinblick auf den neuen Fahrplan 1987 eine direkte Verbindung Paris–Mailand, ohne umsteigen, sicherzustellen.

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1984

Le Conseil fédéral est prié:

1. D'entreprendre dans les plus brefs délais toutes les démarches afin de prolonger la liaison TGV Paris–Lausanne jusqu'à Brigue.
2. De faire en sorte que la liaison Paris–Milan sans transbordement soit rétablie dans la perspective du nouvel horaire 1987 en recourant à des rames du TGV adaptées aux conditions du réseau italien.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cotti Gianfranco, Darbelley, Deneys, Dubois, Dupont, Fankhauser, Friedli, Giudici, Grassi, Longet, Pidoux, Pini, Pitteloud, Revaclier, Robbiani, Schmidhalter, Vannay (17)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Dans leur plan à court terme 1986/1987, les CFF affirment leur volonté «d'améliorer l'image de marque du rail et à encourager en particulier le trafic à longue distance, le trafic touristique et le trafic des voyages d'affaires». La suppression du TEE Paris–Milan lors de l'introduction du TGV Paris–Lausanne ne permet plus d'assurer les prestations antérieures et a provoqué une détérioration des conditions du trafic. Le transbordement des voyageurs venant de Paris à destination des stations d'hiver vaudoises et valaisannes ainsi qu'à destination de Milan est en contradiction avec une conception moderne des transports ferroviaires internationaux. A cela s'ajoute le fait que les voyageurs venant d'Italie à destination de Paris sont souvent victimes de retards qui provoquent des ruptures de communication, le TGV Lausanne–Paris ne pouvant attendre plus de 15 minutes.

Le risque de voir la ligne pourtant directe Paris–Vallorbe–Lausanne–Brigue–Milan délaissée au profit de celle de Paris–Lyon (TGV)–Turin–Milan (IC) s'est fortement accru ces derniers temps.

Contraire sur toute la ligne aux objectifs recherchés par les CFF, cette situation mériterait d'être rapidement améliorée.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 février 1985

Depuis janvier 1984, quatre paires de trains TGV relient Paris à Lausanne. Simultanément, les deux relations diurnes par trains directs ont été supprimées entre Paris et Milan. En lieu et place, trois nouvelles relations par trains Intercity ont été introduites entre Genève et Milan, avec correspondance à Lausanne sur le même quai avec les trains TGV. Ainsi, par cette mesure, les relations diurnes Paris–Simplon–Milan sont passées de deux à trois et le temps de parcours a été notablement écourté sur cet axe. De plus, le prix du parcours a été réduit par la suppression du supplément TEE et par la mise à disposition de voitures de 2^e classe. Entre Paris et le Valais, il y a également de nouvelles liaisons complémentaires en début et en fin de journée.

Avec l'arrivée des TGV, les liaisons par trains directs diurnes n'ont pas été supprimées uniquement sur l'artère du Simplon, mais également sur la ligne concurrente du Mont-Cenis où il faut maintenant aussi changer de train. Considéré globalement, l'horaire d'été offre entre Paris et l'Italie du Nord six liaisons de jour et huit de nuit; elles se répartissent d'une manière équivalente entre les deux itinéraires en cause. Ce partage du trafic est d'ailleurs resté pratiquement le même depuis de nombreuses années.

Les expériences faites jusqu'à ce jour ont montré le bien-fondé de la nouvelle organisation. Les ruptures de correspondance à Lausanne se sont limitées à quelques cas isolés. On ne saurait en outre ignorer que des changements de cette importance comportent toujours une certaine période d'adaptation.

La suppression du changement de train à Lausanne supposerait la réintroduction de trains conventionnels, tractés par des locomotives, ou la circulation de rames TGV sur la totalité du parcours. La première solution serait incontestablement un pas en arrière, que personne ne souhaite. L'alternative qui consisterait à prolonger la circulation des TGV jusqu'à Brigue, voire jusqu'à Milan, soulève d'importants problèmes techniques et financiers. Les Chemins de fer français – propriétaires des TGV – entendent fixer eux-mêmes les itinéraires et les conditions liés à la circulation de telles rames. Mais l'expérience montre que la SNCF n'envisage pas d'étendre outre mesure le réseau TGV.

La circulation des TGV sur le territoire italien nécessiterait des rames quadricourant. Or, celles-ci n'existent pas encore; elles ne pourraient être réalisées que si la Suisse et l'Italie fournissaient une aide financière substantielle.

Les conditions permettant une telle participation ne semblent pas être réunies pour le moment. Les CFF suivent cependant avec une grande attention l'évolution du trafic sur la ligne du Simplon.

Selon le contrat d'entreprise en vigueur, le trafic à longue distance ressortit en principe aux Chemins de fer fédéraux. Cela signifie qu'ils ont, dans le cadre des dispositions légales, la faculté d'élaborer leur offre de prestations de manière autonome et qu'ils en supportent également seuls toute la responsabilité.

Les CFF ont affirmé que non seulement ils veulent examiner minutieusement tous les aspects techniques liés à une extension éventuelle du réseau des TGV, mais encore qu'ils entendent discuter avec les administrations ferroviaires française et italienne les mesures qu'il conviendra de prendre lorsque le marché des transports l'exigera.

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

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Mehrheit
Minderheit

84.072

**Interamerikanische, asiatische und afrikanische Entwicklungsbanken. Beteiligung
Banques interaméricaine, asiatique et africaine de développement. Participation**

B

Bundesbeschluss über den Beitritt der Schweiz zur Interamerikanischen Investitionsgesellschaft (IIC)

Arrêté fédéral concernant l'adhésion de la Suisse à la Société interaméricaine d'investissement (SII)

Siehe Jahrgang 1984, Seite 1864 – Voir année 1984, page 1864

Beschluss des Ständerates vom 7. März 1985

Décision du Conseil des Etats du 7 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusstwurfs	128 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.029

EUMETSAT. Beteiligung

EUMETSAT. Convention

Siehe Jahrgang 1984, Seite 1497 hiervor

Voir année 1984, page 1497 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 5. März 1985

Décision du Conseil des Etats du 5 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusstwurfs	157 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.040

Direkte Bundessteuer. Anpassung an das Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge

Impôt fédéral direct. Adaptation à la loi fédérale sur la prévoyance professionnelle

Siehe Seite 291 hiervor – Voir page 291 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 22. März 1985

Décision du Conseil des Etats du 22 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfs	150 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Interpellation Ruffy Direkte TGV-Verbindung Paris-Mailand

Interpellation Ruffy Liaison directe Paris-Milan par le TGV

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.925
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	760-761
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 295