

CH_VB 92.329 4 vom 9. Oktober 1992

Bundesverwaltung, 1992-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.329_4

FR: CH_VB 92.329 4 du 9 octobre 1992

IT: CH_VB 92.329 4 del 9 ottobre 1992

Volltext

Interpellation Bircher Silvio 2198 N 9 octobre 1992 frequenze le radio locali hanno la priorità sulla diffusione nazionale dei programmi della SSR. Un gruppo di lavoro istituito recentemente (OUC92), composto da specialisti dell'Ufficio federale delle comunicazioni, dell'Azienda delle PTT come pure da periti privati, sta attualmente analizzando attentamente i problemi nel campo delle frequenze OUC al fine di chiarire se sussistono eventuali riserve. Il Consiglio federale si baserà sulle conclusioni del gruppo di lavoro OUC 92 per stabilire le direttive destinate all'Azienda delle PTT in materia di ripartizione delle frequenze. Ciò facendo tenderà di tener conto, almeno in parte, nella misura delle possibilità tecniche, dell'esigenza peraltro comprensibile di realizzare una diffusione su scala nazionale dei programmi radiofonici della SSR. La diffusione via cavo e tramite la filodiffusione dell'Azienda delle PTT, finora incompleta ma sufficiente per la ricezione stazionaria, costituisce una valida alternativa alla diffusione senza filo mediante le emittenti OUC terrestri. Secondo la LRTV e la relativa ordinanza, gli esercenti delle reti via cavo sono tenuti a ridiffondere, oltre ai programmi televisivi, anche i programmi radiofonici della SSR loro distribuiti. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt #ST# 92.3294 Interpellation Bircher Silvio Auswirkungen von Huckepackkorridor und Neat auf den Kanton Aargau Corridor de ferroustage et NLFA Conséquences pour le canton d'Argovie Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1992 95 Kilometer oder 30 Prozent der Strecken des bereits in Bau befindlichen Huckepackkorridors für die Beförderung von Güterverkehr durch die Schweiz führen durch den Aargau. Auch die Neat-Zubringerstrecken werden ähnlich massiv den Aargau beanspruchen. In den Kantonen Tessin, Uri, Bern und Wallis führt dieser Transitverkehr weitgehend durch Tunnels. In der Diskussion werden nun von öffentlichen und privaten Stellen laufend die unterschiedlichsten Angaben über die mögliche Verdrängung des aargauischen Regionalverkehrs und weitere Folgen der Neat (Lärmsanierung, Terminals, Ni-veauübergänge usw.) für den Aargau gemacht Je nach Absender fallen die Zusicherungen von Bundesstellen unterschiedlich aus. Auf das Postulat Huber im Ständerat folgten von Bundesratsseite sehr vage Auskünfte. Dieser Zustand ist vor einer Volksabstimmung nicht befriedigend. Im Interesse einer offenen und vollständigen Information der Aargauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bitte ich deshalb um möglichst präzise und verbindliche Beantwortung folgender Fragen: 1. Wie viele Schnell- und Güterzüge werden auf der Bözberglinie, im Raum Brugg/Lenzburg und durch das Freiamt auf der Südbahnlinie im Rahmen der Erwartungen für die Zeit des Huckepackkorridors und für die spätere Neat erwartet? Welche Kapazitäten für wie viele Regionalzüge sind daneben noch vorhanden? Wann ist die Sanierung des Engpasses Lenzburg/Gexi vorgesehen? 2. In welcher Frist und auf welche Art wird der Lärmschutz entlang der Linien durch den Aargau realisiert? 3. Wie sieht die gesamte Umweltbilanz für den Aargau durch den Transitverkehr aus? 4. Besteht ein Programm für die Sanierung von

gefährlichen Niveau-Uebergängen entlang der Zubringerlinien durch den Aargau? Wird die offene Streckenführung sonstwie gesichert (Kinder, Tiere usw.)? 5. In welchen Räumen sind Terminals für den Umschlag der Güter von der Schiene auf die Strasse vorgesehen? Texte de l'interpellation du 19 juin 1992 95 km (soit 30 pour cent) du couloir de ferroutage déjà en chantier destine au transport des marchandises à travers la Suisse se trouvent sur le territoire de l'Argovie. Les lignes de raccordement à la NLFA affecteront tout aussi gravement ce canton. Dans les cantons du Tessin, d'Uri, de Berne et du Valais, ce transit se fera pour l'essentiel par des tunnels. Dans le débat qui s'est engagé, les autorités aussi bien que des particuliers donnent les indications les plus variées sur une réduction du trafic régional argovien et sur d'autres conséquences que la NLFA pourrait avoir pour l'Argovie (travaux d'assainissement dans le cadre de la lutte contre le bruit, terminaux, passages à niveau). Les autorités fédérales donnent des réponses différentes compte tenu de leurs interlocuteurs. Le Conseil fédéral n'a donné que de très vagues informations en réponse au postulat du conseiller aux Etats Huber. Une telle situation n'est pas satisfaisante à la veille d'une votation populaire. Afin que les citoyens argoviens soient informés ouvertement et complètement, je prie donc le Conseil fédéral de donner des réponses aussi précises et fiables que possible aux questions suivantes: 1. Combien d'express et de trains de marchandises circuleront-ils sur les lignes du Bözberg, dans la région de Brougg/Lenzbourg et à travers le Freiamt sur la ligne du chemin de fer «Südbahn» selon les estimations faites pour le couloir de ferroutage et plus tard pour la NLFA? Quelles seront les capacités restantes pour les trains régionaux et combien de ceux-ci pourront-ils circuler? Quand prévoit-on d'assainir le goulot d'étranglement de Lenzbourg/Gexi? 2. Dans quel délai réalisera-t-on les ouvrages de protection contre le bruit le long des lignes qui traversent l'Argovie? De quelle façon y arrivera-t-on? 3. Comment se présente le bilan écologique global pour le canton d'Argovie en ce qui concerne le trafic de transit? 4. Existe-t-il un programme pour l'assainissement de passages à niveau dangereux le long des lignes de raccordement en Argovie? Prendra-t-on d'autres mesures de sécurité (pour les enfants, les animaux, etc.) le long des voies? 5. Dans quelles régions prévoit-on d'installer des terminaux pour le transbordement des marchandises de la route au rail?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Bircher Peter, Fischer-Hägglingen, Keller Anton, Mauch Rolf, Meier Samuel, Müller, Reimann Maximilian (7) Schriftliche Begründung -

Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 19. August 1992 Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 août 1992 1. Die im Zusammenhang mit dem Huckepackkorridor geplanten Leistungssteigerungen werden nicht durch eine Erhöhung der Zugszahlen angestrebt, sondern durch die Verbesserung der Anlagen und die optimale Ausnutzung der Anhängelasten der Züge des kombinierten Verkehrs. Die Anzahl Züge wird kaum zunehmen, sie werden aber länger und schwerer sein. Das Alpentransit-Konzept ist auf eine Güterkapazität von 70 Millionen Tonnen ausgerichtet Das entspricht täglich maximal 300 Güterzügen am Gotthard und rund 100 am Lötschberg. Diese Zugszahlen sind aus heutiger Sicht plausibel. Sie entsprechen aber auch einer vorsichtigen Annahme, denn sie enthalten Reserven, insbesondere bezüglich der durchschnittlichen Auslastung der Züge. Wir rechnen heute - im Einklang mit der Zweckmässigkeitsprüfung Neat-Ostschweiz - mit rund 80 Güterzügen aus der Ostschweiz via Zimmerberg/Hirzel und maximal 220 Güterzügen auf der Südbahn. Das bedeutet, dass dort selbst bei voller

9. Oktober 1992 N 2199 Interpellation Stamm Luzi Auslastung des Systems noch 80 Zugstrassen frei sind, die je nach Nachfrage für regionale Bedürfnisse genutzt werden

können. Bei dieser Berechnung haben wir eine Streckenkapazität von 300 Zügen angenommen. Dass das nicht unrealistisch ist, beweist die Strecke Zürich-Thalwil, wo im Jahresdurchschnitt an Werktagen über 380 Züge verkehren. Wenn wir die 220 Güterzüge zu den auf den Jura-Uebergängen Bözberg, Hauenstein und Wisenberg eingeplanten Schnellzügen gemäss Konzept «Bahn 2000», den Lötschberg-Transitzügen gemäss Neat-Konzept und den nicht alpenquerenden Güter- und Dienstzügen gemäss Planung der SBB hinzuzählen, kommen wir auf ein Total von 740 Zügen. Die Gesamtkapazität der Jura-Uebergänge beträgt jedoch 900 Züge. Das bedeutet, dass an Hauenstein und Bözberg zusammen rund 160 Fahrordnungen zur Verfügung stehen, die nach Bedarf dem Regionalverkehr dienstbar gemacht werden können. Zwischen Brugg und Othmarsingen wird die Kapazität ebenfalls nicht voll genutzt werden. Kapazitätsengpässe ergeben sich allein im Raum Rupperswil/Gexi, wo der Verkehr indessen schon bei «Bahn 2000» überläuft. Wann und in welchem Ausmass dort kapazitätssteigernde Massnahmen vorzusehen sind, kann aufgrund der heute verfügbaren Daten nicht beurteilt werden. Der Bau eines dritten und allenfalls eines vierten Geleises ist jedoch wahrscheinlich.

2. Der Kanton Aargau, die SBB und das Bundesamt für Verkehr haben im Februar 1992 einen Vergleichsvertrag abgeschlossen, worin das Konzept zur Lärmsanierung im Kanton Aargau festgelegt ist. Dieser Vertrag bedeutet eine nähere Konkretisierung von Artikel 17 Lärmschutzverordnung und trägt den besonderen Umständen im Kanton Aargau Rechnung. Vorerst werden die Strecken bestimmt, welche saniert werden müssen, und Prioritäten festgelegt. Die in erster Priorität zu sanierenden Abschnitte werden im Einvernehmen mit dem Kanton Aargau bis im Herbst 1992 festgelegt sein. Die Vorbereitung und Einleitung der Plangenehmigungsverfahren für die Lärmschutzmassnahmen erfolgt ebenfalls ab 1992. Mit der öffentlichen Auflage und dem Beginn der Realisierung der Lärmschutzbauten kann ab Ende 1992/Anfang 1993 gerechnet werden. Diese Verfahren sind innerhalb weniger Monate abgeschlossen, sofern die Grundlagendaten vollständig vorliegen und dem Projekt keine Opposition von Kanton, Gemeinden oder Privatparteien erwächst. Der Zeitplan für dieses Prozedere ist im erwähnten Vergleichsvertrag festgehalten.

3. Die Umweltbilanz für den Huckepackkorridor liegt vor. Sie wird die Grundlage für die unter Ziffer 2 erwähnten Massnahmen bilden. Es geht darum, dass die einzelnen Voraussetzungen der Umweltschutzgesetzgebung erfüllt werden. Anordnung und Durchsetzung des zwingenden öffentlichen Umweltrechts obliegen den Aufsichts- und Vollzugsbehörden. In den Plangenehmigungsverfahren wird die Umweltverträglichkeit geprüft und werden konkrete Anordnungen in Form von Auflagen erlassen, damit die einschlägigen Vorschriften eingehalten werden.

4. Für die Sanierung von Niveau-Uebergängen besteht eine gesetzliche Verpflichtung. Im Rahmen dieser Vorschriften wird ein verbindlicher Sicherheitsstandard vorgegeben, der in wenigen Jahren realisiert werden muss. Laut Angaben der SBB kann dieser Standard im vorgegebenen zeitlichen Rahmen erreicht werden. Es gibt indessen Ausnahmen, bei denen eine Fristerstreckung nötig wird (z. B. im Seetal). Offene Streckenführungen sind schon heute genügend gesichert. Es bestehen keine weitergehenden Verpflichtungen, da dazu kein Bedürfnis besteht.

5. Der Terminal Birrfeld ist seit längerer Zeit in Betrieb. Vor kurzem ist in Aarau eine weitere Anlage in Betrieb genommen worden. Die SBB bearbeiten eine umfassende Strategie zur Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs innerhalb der Schweiz. Daraus werden sich Schlüsse für den Bedarf an zusätzlichen Terminals und für deren optimale Standorte ergeben. Mit Ergebnissen ist bis Ende 1992 zu rechnen. Für den alpenquerenden Transitverkehr sind im Aargau grundsätzlich keine weiteren Terminals

vorgesehen. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt #ST# 92.3296 Interpellation Stamm Luzi Radiofrequenzreserven im UKW-Bereich Réserve de fréquences radio dans le domaine des OUC Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1992 Die Sendernetzpläne im UKW-Bereich werden neu erstellt, und soeben wurde eine Expertengruppe eingesetzt, die dazu die notwendigen Grundlagen erarbeiten und Vorabklärungen treffen soll. 1. An welchen Vorgaben orientieren sich diese Arbeiten? Wird dabei sichergestellt, dass Reichweitensteigerungen einerseits für Lokalradios und andererseits aber auch für internationale Radioveranstaltungen möglich sind? 2. Werden Frequenzreserven vorgesehen, die es erlauben, auch in Zukunft neue Lokalradios zu bewilligen sowie Konzessionen für die Ausstrahlung von internationalen Rundfunkprogrammen mit wirtschaftlich vertretbaren Rahmenbedingungen zu erteilen? 3. Ist der Bundesrat bereit, für eine leistungsbezogene und bedürfnisgerechte Versorgung mit Lokalradios und privaten internationalen Programmen von schweizerischen Veranstaltern auch Fernsehfrequenzen und die Frequenzen von Radio DRS 3 einzusetzen? Texte de l'interpellation du 19 juin 1992 Les plans concernant le réseau des émetteurs en OUC sont actuellement redéfinis. A cette occasion, le groupe d'experts qui a été mis sur pied doit clarifier la situation et élaborer les bases nécessaires à ces travaux. 1. Sur quelles données se fondent ces travaux? S'est-on assuré qu'il est possible d'augmenter le rayon de diffusion des radios locales ainsi que des émissions radiophoniques internationales? 2. A-t-on prévu des réserves de fréquences permettant d'homologuer de nouvelles radios locales et d'octroyer des concessions pour la diffusion de programmes radiophoniques internationaux dans des conditions économiquement acceptables? 3. Le Conseil fédéral est-il disposé à utiliser les fréquences de la télévision et celles de Radio DRS 3 pour assurer un approvisionnement en émissions de radios locales et en programmes privés internationaux émanant des diffuseurs suisses, approvisionnement qui tienne compte des prestations et qui réponde aux besoins? Mitunterzeichner - Cosignataires: Allenspach, Aregger, Bonny, Borer Roland, Cincera, Couchepin, Dettling, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Fritschi Oscar, Giezendanner, Hegetschweiler, Miesch, Moser, Müller, Nabholz, Reimann Maximilian, Spoerry, Stucky, Tschuppert Karl, Wanner, Wittenwiler (24) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass der private Betrieb von Radioprogrammen im Interesse der Radiohörer liegt Die Qualität der Programme ist teilweise ausgezeichnet, den lokalen Eigenheiten kann besser Rechnung getragen werden, und es ist vermehrt möglich, Programme für eine spezielle Zuhörerschaft zu betreiben (z. B. nur Ländler- oder klassische Musik; «Spartenprogramme»). Es kann zudem festge-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Bircher Silvio Auswirkungen von Huckepackkorridor und Neat auf den Kanton Aargau Interpellation Bircher Silvio Corridor de ferroustage et NLFA Conséquences pour le canton d'Argovie In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band V Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 17 Séance Seduta Geschäftsnummer 92.3294 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.10.1992 - 08:00 Date Data Seite 2198-2199 Page Pagina Ref. No 20 021 719 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.