

3. Serait-il possible de réduire, avant le changement d'horaire de 1985, l'offre excédentaire éventuelle de trains directs, tout en exceptant les régions périphériques, afin de l'adapter à la demande, conformément au mandat des CFF?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Im Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die SBB wird zwischen Personenfernverkehr und regionalem Personenverkehr unterschieden.

Während der regionale Verkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung Anrecht auf einen Abgeltungsbeitrag hat, ist der Fernverkehr grundsätzlich kostendeckend zu betreiben.

Seit Einführung des Taktfahrplans kann nun festgestellt werden, dass ein Teil der Schnellzüge offensichtlich schlecht besetzt ist.

In Gegensatz zu den meisten Intercity-Verbindungen lassen sich verschiedene Schnellzugsverbindungen wirtschaftlich kaum rechtfertigen. Auf einzelnen Linien besteht mit zwei Schnellzügen pro Stunde ein Überangebot, das nicht trotz fehlender Nachfrage während voller drei Jahre aufrechterhalten werden sollte.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

Mit dem Taktfahrplan ist die Zahl der IC-Züge, welche nur die Hauptzentren des Landes bedienen, beträchtlich erhöht worden. Den SBB war aber auch daran gelegen, für Zentren mittlerer Grösse den Besitzstand an Schnellzughalten zu wahren, was vom raumplanerischen Standpunkt aus sicher erwünscht ist. Hingegen war zu erwarten, dass gewisse Schnellzüge ungenügend besetzt sein würden. Eine drastische Kürzung der Schnellzugsleistungen hätte indessen zu beträchtlichem politischen Widerstand geführt; eine einseitige Bevorzugung der Hauptzentren läge kaum im Landesinteresse.

Auf einzelnen Linien müssen zwei Schnellzüge pro Stunde geführt werden, weil sich sonst in den Knotenbahnhöfen äusserst unattraktive Wartezeiten ergeben hätten. Zum Teil dienen diese Züge auch dem Regionalverkehr, so beispielsweise zwischen Sion und Brig.

Der Taktfahrplan zeichnet sich insbesondere durch Häufigkeit und Regelmässigkeit des Angebots aus. Damit soll der Verfügbarkeitsgrad der Bahn verbessert und der Anreiz zu deren Benützung gesteigert werden. Die Erfahrung zeigt, dass der Markt erst nach einer längeren Anlaufzeit auf ein verbessertes Angebot reagiert. Streichungen nachfrage-schwacher Leistungen wären im jetzigen Zeitpunkt noch verfrüht.

Die Beanspruchung der einzelnen Verkehrsleistungen wird im Rahmen der gesamten Erfolgskontrolle laufend beobachtet. Über die Datenverarbeitung erfolgen für jeden Zug regelmässige Auswertungen in einem für das ganze Jahr definierten Stichprobenverfahren.

Der Wirtschaftlichkeitsgrad der einzelnen Zugskategorien wird in der Transportkostenrechnung aufgezeigt. Diejenige für 1982 wird gegen Ende des laufenden Jahres zur Verfügung stehen.

Angebot und Nachfrage werden somit laufend analysiert, um im geeigneten Zeitpunkt Angebotskorrekturen vornehmen zu können. Einschneidende Änderungen dürfen indessen nicht verfügt werden, bevor das gesetzlich vorgeschriebene Fahrplanverfahren durchgeführt wurde. Einzelne schwach besetzte Reisezüge können vielfach nicht fallengelassen werden, weil diese für den Rollmaterialumlauf benötigt werden. Es wäre sinnlos, einen Reisezug im offiziellen Fahrplan zu streichen, der dann gleichwohl als Leerzug geführt werden müsste.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

81.537

### **Interpellation Roth** **Elektrizitätsversorgung. Selektive Rationierung** **Approvisionnement en électricité.** **Rationnement sélectif**

*Wortlaut der Interpellation vom 9. Oktober 1981*

Nach den neuesten Verlautbarungen des Bundesrates und einer Mehrheit der Eidgenössischen Energiekommission ist mit Bestimmtheit damit zu rechnen, dass spätestens in den neunziger Jahren in unserem Land eine akute und einschneidende Verknappung der elektrischen Energie eintreten wird, wenn bis dahin nicht ein weiteres Kraftwerk der 1000-Megawatt-Klasse in Betrieb genommen werden kann. Es besteht aber heute die Gefahr, dass der notwendige Neubau von Anlagen für die Elektrizitätserzeugung durch die systematische Hetze der KKW-Gegner in grossen Landesteilen verhindert wird.

Ich frage daher den Bundesrat an, ob er bereit ist, zum Beispiel durch ergänzende Vorschriften im BB über die Elektrizitätsversorgung, dafür zu sorgen, dass im Falle einer Verknappung der verfügbaren elektrischen Energie insbesondere jene Regionen Rationierungsvorschriften zu unterstellen sind, die mit ihrer Opposition den Bau von Kernkraftwerken verhindert haben bzw. ob jene Regionen, welche Anlagen zur Elektrizitätsgewinnung auf ihrem Territorium dulden, bei Rationierungsmassnahmen zu privilegieren sind.

*Texte de l'interpellation du 9 octobre 1981*

Si l'on en juge d'après les dernières communications du Conseil fédéral et de la majorité de la commission fédérale de l'énergie, notre pays sera sans aucun doute confronté, au plus tard au cours des années 90, à une très forte pénurie d'énergie électrique, à moins qu'une nouvelle centrale de la catégorie des 1000 mégawatts ne puisse être mise en service d'ici là.

La construction de nouvelles installations de production d'électricité risque cependant actuellement d'être entravée dans de grandes parties du pays par les levées de boucliers systématiques des opposants au nucléaire.

Je demande donc au Conseil fédéral s'il est disposé par exemple à compléter l'AF sur l'approvisionnement en électricité par des dispositions qui permettraient, en cas de pénurie d'énergie électrique, de rationner plus spécialement les régions qui, par leur opposition, ont empêché la construction de centrales nucléaires, et inversement, de favoriser lors de ce rationnement les régions qui ont en revanche toléré l'implantation d'installations de production d'électricité sur leur territoire.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Augsburger, Bircher, Blocher, Dürr, Eisenring, Fischer-Weinfeld, Fischer-Hägglingen, Frei-Romanshorn, Graf, Hofmann, Hösli, Humbel, Hunziker, Loretan, Martignoni, Nussbaumer, Ogi, Rätz, Reichling, Rutishauser, Rüttimann, Schnyder-Bern, Weber Leo (23)

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass in den neunziger Jahren mit einer Unterversorgung an elektrischer Energie zu rechnen ist, wenn bis dahin keine neuen Produktionsanlagen bereitgestellt werden können. Mit den zu erwartenden Energieeinsparungen und dem zusätzlichen Einsatz von Alternativenergien kann – selbst wenn grosse Anstrengungen gemacht und weitreichende Vorschriften erlassen werden – die sich abzeichnende Energielücke nicht geschlossen werden. Aus diesem Grund hat der Bundesrat den Bedarf für ein weiteres Kernkraftwerk bejaht. Selbst wenn ein Kernkraftwerk innert nützlicher Frist gebaut wird,

lässt sich nicht ausschliessen, dass Bewirtschaftungsmassnahmen nötig werden. Der Bundesrat hat dies in seiner Botschaft zum Bundesbeschluss über die Elektrizitätsversorgung dargelegt.

Im Zusammenhang mit den Diskussionen um das Kernkraftwerk Kaiseraugst ist nun verschiedentlich die Meinung vertreten worden, es seien jene Regionen, welche Anlagen zur Elektrizitätsgewinnung auf ihrem Territorium haben, bei den Bewirtschaftungsmassnahmen gegenüber anderen Regionen zu privilegieren. In der Tat darf von jedem Landesteil erwartet werden, dass er Lasten auf sich nimmt, soweit dies im Interesse des gesamten Landes erforderlich ist. Eine ausreichende Energieversorgung liegt im Gesamtinteresse des Landes. Von ihr hängen in hohem Masse Arbeitsplatzsicherung, Wohlfahrt, sozialer Friede und Unabhängigkeit des Landes ab. Die Schweiz ist als Bundesstaat eine politische und wirtschaftliche Einheit. Solidarität zwischen ihren Gliedern ist deshalb ein wichtiges Prinzip. Das gilt auch auf dem Gebiet der Landesversorgung.

Zu berücksichtigen sind jedoch die nach Regionen unterschiedlichen Gegebenheiten. Sie bringen eine ungleiche Verteilung der Produktionsstätten für Waren und Dienstleistungen mit sich. Andererseits erlauben sie auch keine gleichmässige Verteilung der Energieproduktion. Objektive räumliche Verhältnisse stehen einem solchen Anliegen häufig entgegen. Das gilt aber auch für zahlreiche andere Standortprobleme und damit verbundene Vorteile und Lasten.

Ergänzende Vorschriften im Sinne der Interpellation könnten dieser Sachlage nicht gerecht werden. Eine nach Regionen differenzierte Ausgestaltung allfälliger Rationierungsvorschriften wäre auch nur begrenzt und schwer zu handhaben. Das gilt insbesondere für gegebenenfalls kurzfristige Massnahmen.

Aus diesen Gründen erachtet der Bundesrat eine Ergänzung des Bundesbeschlusses über die Elektrizitätsversorgung nicht als angezeigt.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

82.912

**Interpellation Wilhelm  
Ultraleichtflugzeuge. Vorschriften  
Réglementation de l'ULM.  
(Ultra-léger motorisé)**

*Wortlaut der Interpellation vom 6. Dezember 1982*

Nach den Hängegleitern kommen nun die Ultraleichtflugzeuge immer mehr in Mode. Sie werden sowohl für den Sport als auch für praktische Einsätze wie das Versprühen von Insektenvertilgungsmitteln verwendet.

In der Schweiz unterstehen Versuche auf diesem Gebiet der Verantwortung des Schweizerischen Hängegleiterverbandes und der Aufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Ist das Bundesamt schon jetzt in der Lage, durch den Erlass von Vorschriften so schwere Unfälle, wie sie sich beim Aufkommen der Hängegleiter ereignet haben, zu verhindern und eine für unseren Luftraum in jeder Hinsicht befriedigende Regelung zu treffen?

*Texte de l'interpellation du 6 décembre 1982*

Après la vogue de l'aile delta, on assiste un peu partout à l'essor de l'ULM (Ultra-léger motorisé), tant comme sport de loisirs qu'en vue d'applications utilitaires, l'épandage d'insecticides par exemple.

En Suisse, les expérimentations en ce domaine sont placées sous la responsabilité de la Fédération suisse de vol libre et sous la surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile. Celui-ci est-il déjà à même d'émettre des directives permettant d'éviter les graves accidents qui marquent les débuts de l'aile delta et d'établir une réglementation satisfaisante à tous points de vue pour notre espace aérien?

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Antwort des Bundesrates*

*Réponse écrite du Conseil fédéral*

Les avions ultra-légers n'ont à ce jour pas été admis de manière générale en Suisse. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a cependant accordé à la Fédération suisse de vol libre une autorisation couvrant la période du 25 mars 1981 au 31 décembre 1982 et lui permettant l'essai de ces appareils sur quatre aérodromes. Le but de cette exploitation expérimentale était d'acquiescer les bases nécessaires pour déterminer si, et le cas échéant à quelles conditions, les avions ultra-légers pourraient être admis à la circulation. Cette phase d'essai est maintenant terminée et les résultats obtenus sont actuellement examinés par l'OFAC.

En ce qui concerne les accidents survenus durant cette période, on a constaté que sur 1300 vols environ effectués dans le cadre de l'exploitation expérimentale autorisée, quatre ont donné lieu à un accident; dans un des cas, le pilote a été grièvement blessé.

On ne sait pas encore si, en cas d'admission générale des avions ultra-légers, les accidents seront examinés par le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation, ou si au contraire – comme c'est actuellement le cas lors des accidents de planeurs de pente (art. 4 de l'ordonnance du 20 août 1980 concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation, RS 748.126.3) – il faudra y renoncer pour des raisons d'économie administrative.

Il va de soi qu'en cas d'admission de ces avions, une réglementation donnant la priorité à la sécurité devra être recherchée. Cependant, ici comme dans tout autre domaine de l'aviation, les risques d'accident ne sauraient être totalement exclus.

Quant aux applications pratiques (telles que vols d'épandage) que l'interpellant mentionne, elles ne devraient guère entrer en considération.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

82.946

**Interpellation de Capitani  
Entschädigungsverhandlungen mit der DDR  
Pourparlers d'indemnisation avec la RDA**

*Text der Interpellation vom 16. Dezember 1982*

Bei der Aufnahme der diplomatischen Beziehungen mit der DDR im Jahre 1972 hatte die Schweiz verlangt, dass Verhandlungen über die Entschädigung der schweizerischen Vermögenswerte in der DDR geführt werden. In der Folge haben wiederholt zwischenstaatliche Besprechungen stattgefunden, ohne dass bisher konkrete Verhandlungsergebnisse bekannt geworden wären.

Ende November dieses Jahres hat Staatssekretär Probst in Berlin Gespräche mit mehreren hohen Regierungsvertretern der DDR geführt. In einer auch in der schweizerischen Presse erschienenen Mitteilung aus Berlin heisst es dazu wörtlich: «Die Gesprächspartner unterstrichen die positive

## **Interpellation Roth Elektrizitätsversorgung. Selektive Rationierung**

## **Interpellation Roth Approvisionnement en électricité. Rationnement sélectif**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.537
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	541-542
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 352

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.