

Per il 1983 la politica degli investimenti delle FFS si prefigge, come negli anni precedenti, di usare i mezzi disponibili in modo prioritario per le necessarie sostituzioni di impianti, per il costante miglioramento della sicurezza come pure per la continuazione di costruzioni e di acquisti in corso.

L'importo previsto per la soppressione di passaggi a livello nell'ambito del programma pluriennale, e che ammonta per il 1983 a 22,2 milioni di franchi, si situa entro i limiti del preventivo dell'anno precedente. I risanamenti di passaggi a livello realizzati sia nel quadro del rinnovo di impianti di stazioni sia in seguito a modifiche di tracciato della linea ferroviaria, non sono inclusi nel citato importo. Senza un aiuto finanziario esterno non sarà più possibile per le FFS, durante i prossimi anni, aumentare in termini reali il suddetto volume degli investimenti.

d. Il personale viaggiante delle FFS è, in via di principio, sottoposto alle disposizioni della legge sulla durata del lavoro (LDL) la quale regola i limiti di durata e di ripartizione del turno di servizio, fissando anche i relativi supplementi di tempo in caso di servizio notturno. Nel quadro di queste prescrizioni, le FFS dispongono di una libertà d'azione relativamente limitata nella strutturazione dei piani di servizio. Siccome l'effettivo dei macchinisti è stato aumentato in vista dell'introduzione dell'orario cadenzato, la prestazione media, in termini di percorrenza, è aumentata soltanto di 16 chilometri per ogni giorno lavorativo raggiungendo i 202 chilometri. Come già in precedenza, capita di dover fornire sporadicamente prestazioni massime fino a 500 chilometri. Poiché l'orario cadenzato impone un rispetto più rigido del tempo; di percorso prestabiliti, il personale viaggiante, specialmente durante il periodo d'introduzione, è stato sottoposto effettivamente ad una certa tensione supplementare. Nella struttura globale dell'orario cadenzato si sono manifestati alcuni punti critici. Dato che rappresentano fonti regolari di ritardi, questi contribuiscono a gravare ulteriormente il lavoro del macchinista e devono pertanto essere eliminati. Alcune correzioni in questo senso sono già state apportate in occasione del cambiamento d'orario per l'inverno 1982/1983.

Le FFS sfrutteranno ogni possibilità per offrire ai macchinisti turni di servizio meglio concepiti sia dal profilo delle prestazioni che da quello della sicurezza dell'esercizio. Il Consiglio federale non ritiene perciò necessario ordinare l'applicazione di misure supplementari.

**Präsident:** Herr Carobbio ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

82.536

## Interpellation Bircher

### SBB. Tariferhöhung

### CFF. Hausse des tarifs

#### Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1982

Wie aus Kreisen der SBB verlautet, soll bereits wieder eine neue allgemeine Tariferhöhung für 1983 geplant sein. Der Bundesrat hat in dieser Frage eine wichtige Mitentscheidung zu treffen, währenddem das Parlament ohne Kompetenzen ist. Deshalb fragen wir den Bundesrat:

– Ist er ebenfalls der Meinung, dass die letzte Welle von bereits kritisierten Tariferhöhungen (März 1982 von rund 9 Prozent und Oktober 1980 von 6 Prozent) so kurz zurückliegt, dass der Bahnkunde überstrapaziert und verärgert würde?

– Teilt er unsere Befürchtung, dass in der angespannten wirtschaftlichen Lage und ohne den Ausgleich der Schwerkverkehrsabgabe der Güterverkehr noch stärker auf die Strassen abwandern würde?

– Wäre es nicht besser, vorerst die Auswirkungen des am 23. Mai 1982 eingeführten Taktfahrplans und der Marketinganstrengungen auf die Frequenzen abzuwarten, wozu eine etwas längere Zeitspanne nötig ist?

Der Bundesrat wird gebeten, im Rahmen seiner Entscheidungsbefugnis alles zu unternehmen, um eine erneute Tarifierhöhung für den Personen- und Güterverkehr zu verhindern.

#### Texte de l'interpellation du 29 septembre 1982

Il semble que les CFF envisagent déjà d'augmenter une nouvelle fois l'ensemble de leurs tarifs en 1983. Le Conseil fédéral jouit en l'occurrence d'un droit de codécision alors que le Parlement n'a aucune compétence. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de répondre aux questions suivantes:

– Ne pense-t-il pas que la dernière série d'augmentations (environ 9 pour cent en mars 1982 et 6 pour cent en octobre 1980) qui a déjà soulevé des critiques, est si récente qu'une nouvelle hausse risque d'irriter sérieusement les voyageurs?

– Ne craint-il pas que, dans le climat actuel de tension économique, *a fortiori* si l'on ne perçoit pas une taxe sur les poids lourds qui restaurerait un certain équilibre dans le rapport rail-route, le transport des marchandises ne s'effectue dans une mesure encore plus grande par la route que ce n'est le cas aujourd'hui?

– Ne vaudrait-il pas mieux attendre de connaître les effets que produiront sur le transport par rail l'horaire cadencé introduit le 25 mai 1982 et les efforts de marketing entrepris par les CFF, les résultats ne pouvant se faire sentir que sur un assez long laps de temps?

Le Conseil fédéral est prié de tout mettre en œuvre, dans les limites de ses compétences en la matière, afin d'empêcher une nouvelle hausse des tarifs pour le trafic voyageurs et marchandises.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bäumlin, Borel, Bratschi, Braunschweig, Bundi, Chopard, Deneys, Gerwig, Gloor, Günter, Hubacher, Jaggi, Loetscher, Longet, Mauch, Muheim, Neukomm, Ott, Reimann, Reiniger, Renschler, Robbiani, Rubi, Stich, Uchtenhagen, Vannay, Wagner (27)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

##### Rapport écrit du Conseil fédéral

In der Tat beabsichtigen die Schweizerischen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (SBB, Reisepost, konzessionierte Bahn-, Seilbahn-, Automobil- und Schiffsfahrtsunternehmen) im Laufe des Jahres 1983 allgemeine Tarifierhöhungen im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vorzunehmen. Die Tarifierhöhungen drängen sich angesichts der Kostenentwicklung und der Verschlechterung der finanziellen Lage aller Transportunternehmen leider auf. Die notwendigen Massnahmen zur Verbesserung der Erträge wurden im Rahmen der ständigen Kontakte zwischen SBB, Privatbahnen und PTT eingehend besprochen und auch der kommerziellen Konferenz der Verkehrsinteressenten (Vertreter der Wirtschaft, der Gewerkschaften und der Benützerkreise) zur Begutachtung vorgelegt.

Die SBB als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs folgen dabei dem allgemeinen Auftrag, der ihnen vom Parlament mit den Beschlüssen vom 19. März 1982 (Leistungsauftrag) erteilt wurde. Die übrigen Transportunternehmen handeln nach den gleichen Grundsätzen, nach welchen der volle Rechnungsausgleich anzustreben ist.

Gemäss Leistungsauftrag soll im Wagenladungsverkehr

nach Möglichkeit bis 1986 der Kostenausgleich erzielt, im Personenfernverkehr einschliesslich Gepäckverkehr auf die Dauer mindestens volle Kostendeckung sichergestellt werden.

Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, die Tarifierhöhungen zu verhindern, ohne dem Leistungsauftrag des Parlamentes zu widersprechen. Sicher gibt es keine Tarifierhöhungen, die von den Bahnkunden mit Freude aufgenommen werden. Ausserdem ist der Zeitpunkt für Preiserhöhungen niemals günstig. Die sorgfältige Beurteilung der Marktlage und der Möglichkeiten, die Rechnung auch durch Massnahmen auf der Ertragsseite zu verbessern, muss indessen den Transportunternehmungen vorbehalten bleiben, wenn die im Leistungsauftrag geforderte grösstmögliche unternehmerische Freiheit und Verantwortung gewährleistet werden soll.

**Präsident:** Herr Bircher erklärt sich von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	25 Stimmen
Dagegen	45 Stimmen

**Präsident:** Die Interpellanten erklären sich von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

82.505

### Interpellation Landolt Umweltbelastung durch Cadmium Nuisances dues au cadmium

82.498

### Interpellation der Fraktion der PdA/PSA/POCH Beziehungen Schweiz–Israel Interpellation du groupe du PdT/PSA/POCH Relations avec Israël

#### Wortlaut der Interpellation vom 21. September 1982

Ist der Bundesrat bereit, angesichts der Massaker in Westbeirut sämtliche Beziehungen mit Israel abzubrechen?

#### Texte de l'interpellation du 21 septembre 1982

Après le massacre qui a eu lieu dans les camps palestiniens de Beyrouth-Ouest, le Conseil fédéral est-il disposé à rompre toutes relations avec Israël?

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Sur les plans politique et militaire, Israël porte l'entière responsabilité de massacres commis dans les camps palestiniens de Beyrouth-Ouest. En effet, les troupes du Major Haddad qui, depuis des années, entretient des liens politiques et militaires très étroits avec Israël, ou d'autres bandes d'assassins, n'ont pu pénétrer dans les camps palestiniens qu'avec «la bénédiction» du commandement israélien.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

##### Rapport écrit du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral, dès que la nouvelle du massacre dans les camps de Sabra et Chatila a été connue, a condamné dans sa déclaration du 20 septembre 1982 cet acte de violence, et cela quels qu'en aient été les auteurs. Au cours de l'heure des questions du 27 septembre, le Chef du Département fédéral des affaires étrangères a pris à nouveau position dans le même sens et a exprimé le souhait que les circonstances de cet événement tragique soient entièrement élucidées.

Comme on le sait, le gouvernement israélien a nommé le 1<sup>er</sup> octobre 1982 une commission de trois membres conduite par le Président de la Cour suprême israélienne chargée d'enquêter sur les origines du massacre.

Le Conseil fédéral s'est expliqué de manière exhaustive, dans sa réponse à l'interpellation Herczog du 14 juin 1982, sur les raisons pour lesquelles une rupture des relations de la Suisse avec l'Etat d'Israël ne saurait entrer en ligne de compte. Cette attitude est fondée sur des considérations de principe dont il n'y a pas lieu de se départir.

#### Wortlaut der Interpellation vom 22. September 1982

Da in der Schweiz jährlich um 170 Tonnen des ausserordentlich giftigen Schwermetalles Cadmium verarbeitet werden, bitte ich den Bundesrat um die Beantwortung folgenden Fragen:

1. Ist die Annahme richtig, dass alljährlich wegen der landwirtschaftlichen Verwertung des Klärschlammes und der üblichen Kompostverwertung je 1 Tonne Cadmium auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen gelangen?
2. Stimmt es, dass aus den Kehrrichtverbrennungsanlagen mit den Abgasen 2 bis 3 Tonnen Cadmium via Atmosphäre auf dem Boden abgelagert werden?
3. Sind Richtwerte vorhanden, mit welchen der zulässige Gehalt an Cadmium im Boden oder in den Pflanzen festgehalten werden?
4. Welche Massnahmen technischer, fiskalischer oder gesetzlicher Art stehen dem Bundesrat zur Verfügung, um die Verwendung von Cadmium einzudämmen?
5. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die Forschungsarbeiten bezüglich der Aufnahme von Schwermetallen durch die Pflanze in Abhängigkeit von Pflanzenart und -sorte, von Bodenbeschaffenheit und mikrobiologischer Aktivität des Bodens vermehrt zu fördern seien?

#### Texte de l'interpellation du 22 septembre 1982

Etant donné qu'en Suisse près de 170 tonnes de cadmium, métal lourd hautement toxique, sont traitées chaque année, j'invite le Conseil fédéral à répondre aux questions suivantes:

1. Est-il justifié d'admettre qu'une tonne de cadmium est épandue chaque année sur les surfaces agricoles exploitées, du fait du recyclage des boues d'épuration par l'agriculture, ainsi que de l'emploi habituel du compost?
2. Est-il vrai que, par le détour de l'atmosphère, deux à trois tonnes de cadmium provenant des stations d'incinération des ordures et de leurs gaz d'échappement, se déposent chaque année sur le sol?
3. Existe-t-il des valeurs limites indiquant quelle est la teneur admissible en cadmium dans le sol et les plantes?
4. De quels moyens d'ordre technique, fiscal ou législatif le Conseil fédéral dispose-t-il en vue d'enrayer l'emploi du cadmium?
5. Le Gouvernement n'est-il pas aussi de l'avis qu'il faudrait encourager davantage les travaux de recherche sur l'absorption de métaux lourds par les plantes, en rapport avec les genres et les sortes de plantes, avec la composition du terrain et l'activité microbologique de celui-ci?

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Basler, Eisenring, Hari, Kopp, Kühne, Nussbaumer, Risi-Schwyz, Roth, Segmüller, Tochon, Ziegler-Solothurn (11)

## **Interpellation Bircher SBB. Tariferhöhung**

## **Interpellation Bircher CFF. Hausse des tarifs**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.536
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1817-1818
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 075

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.