

Das EWR-Abkommen enthält keine Vorschriften hinsichtlich des Energieverbrauchs von Personenwagen und Elektrogeräten. Die Schweiz ist daher frei, nach Konsultation der anderen Vertragspartner und unter Einhaltung gewisser Bedingungen (keine mengenmässigen Einfuhrbeschränkungen oder Massnahmen gleicher Wirkung; Wahrung der Verhältnismässigkeit) eigene nationale Vorschriften zu erlassen. Allerdings erwägt die EG auch eigene Vorschriften betreffend den Energieverbrauch von Haushaltgeräten und Fahrzeugen. Entwürfe zu entsprechenden Richtlinien sind aber noch nicht erhältlich. Gemäss Auskunft der Energiedirektion der EG (DG XVII) ist vorgesehen, diese Richtlinien auf Artikel 100a des EWG-Vertrages (EWGV) abzustützen. Diese Rechtsgrundlage dient der Angleichung der Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes. In diesem Falle sind die Mitgliedstaaten nicht mehr frei, strengere nationale Vorschriften zu erlassen. Vorbehalten bleibt einzig Artikel 100a Absatz 4 EWGV. In erstmaliger Anwendung dieses Artikels wurde kürzlich Deutschland gestattet, vor der EG-Harmonisierung verabschiedete, strengere nationale Vorschriften beizubehalten (Verbot für Pentachlorophenol). Im Gegensatz zu den EG-Mitgliedstaaten können sich die Efta-Länder nicht auf Artikel 100a Absatz 4 EWGV berufen, da dieser nicht Bestandteil des EWR-Abkommens ist.

Wie in der Botschaft vom 21. Dezember 1988 zum Energienutzungsbeschluss dargelegt, sollen in der Schweiz in einer ersten Stufe Verbrauchszielwerte festgelegt werden (BBl 1989 I 509). Die diesbezüglichen Vorarbeiten für Elektrohaushaltgeräte sind im Gang. Im Fahrzeugbereich führt die Bundesverwaltung zurzeit mit der Autobranche Gespräche über eine freiwillige Vereinbarung betreffend die Reduktion des Treibstoffverbrauchs von neuen Personenwagen. Sowohl Verbrauchszielwerte (Werte, die innerhalb einer bestimmten Frist erreicht werden sollen; keine Zulassungsbeschränkungen) als auch freiwillige Vereinbarungen sind mit den im EWR-Abkommen enthaltenen Grundsätzen bezüglich des freien Warenverkehrs kompatibel.

Der Bundesrat will die im Rahmen des Aktionsprogramms «Energie 2000» formulierten Stabilisierungsziele nach wie vor realisieren und dazu die bereits eingeleiteten Anstrengungen zur Reduktion des Energieverbrauchs von Anlagen, Fahrzeugen und Geräten zügig weiterführen. Der Bundesrat ist auch bereit, darauf hinzuwirken, dass die EG die Ziele und Massnahmen von «Energie 2000» übernimmt.

Der Bundesrat wird prüfen, inwiefern dem Anliegen der Interpellation auf andere Weise Rechnung getragen werden kann. Zu denken ist beispielsweise an einen Vorstoss im EWR-Rat oder im EWR-Ausschuss. Artikel 5 des EWR-Abkommens sieht ein entsprechendes «droit d'évocation» jeder Vertragspartei ausdrücklich vor. Ein solcher Vorstoss in den EWR-Organen ist zweifellos wirksamer als die Abgabe der mit der Interpellation vorgeschlagenen Erklärung, mit welcher einerseits völkerrechtliche Probleme aufgeworfen werden und die sich andererseits als kontraproduktiv hinsichtlich der Einflussnahme der Schweiz auf die künftige Ausgestaltung der entsprechenden europäischen Lösungen erweisen könnte.

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

92.3217

## Interpellation Bühlmann Seetalbahnentscheid noch vor den Sommerferien Sauvegarde du Chemin de fer du Seetal. Décision du Conseil fédéral

*Wortlaut der Interpellation vom 11. Juni 1992*

Der auf Frühling 1992 versprochene Entscheid des Bundesrates zugunsten des Erhalts und der Sanierung der Seetalbahn ist immer noch ausstehend, obwohl die Kantone Luzern und Aargau im September 1991 ihre vom Bundesamt für Verkehr geforderten Zusatzberichte abgegeben haben.

Ich bitte den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wieso hielt der Bundesrat die versprochene Frist nicht ein? Hat die Motion Giezendanner, die eine Umstellung der Seetalbahn von Bahn- auf Busbetrieb verlangt (eingereicht am 9. Juni 1992), nochmals eine Verzögerung des Entscheids zur Folge? Bis wann ist mit einer verbindlichen und definitiven Antwort zugunsten der Seetalbahnsanierung zu rechnen?
2. Ist der Bundesrat bereit, neben der Wirtschaftlichkeit auch den klar und unmissverständlich zum Ausdruck gebrachten Willen der betroffenen Kantone und deren Bevölkerung zugunsten der Seetalbahn bei seinem Entscheid mitzubersichtigen?

*Texte de l'interpellation du 11 juin 1992*

Le Conseil fédéral avait promis de prendre une décision en faveur de la sauvegarde et de la réfection du Chemin de fer du Seetal au printemps 1992. Or, la question est toujours en suspens bien que les cantons de Lucerne et d'Argovie aient chacun fourni en septembre 1991 le rapport supplémentaire demandé par l'Office fédéral des transports.

Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Pourquoi le Conseil fédéral ne respecte-t-il pas le délai qu'il s'est fixé? La motion Giezendanner, déposée le 9 juin 1992, qui demande que le Chemin de fer du Seetal soit remplacé par un service d'autobus, a-t-elle encore retardé la décision? Quand peut-on espérer avoir une réponse ferme et définitive en faveur de la réfection du Chemin de fer du Seetal?
2. Le Conseil fédéral est-il prêt, pour prendre une décision en faveur du Chemin de fer du Seetal, à prendre en considération, à côté des critères de rentabilité, la volonté clairement exprimée des cantons concernés et de leur population?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bär, Baumann, Diener, Gardiol, Gonseth, Hafner Rudolf, Hollenstein, Meier Hans, Rebeaud, Robert, Thür (11)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Seit 1979 warten die Kantone Aargau und Luzern auf einen Entscheid zur Sanierung der veralteten und zweitklassig behandelten Seetalbahn. Eine vom Komitee pro Seetalbahn lancierte Resolution an den Bundesrat wurde in kürzester Zeit von 10 000 Personen unterschrieben. Ich zitiere aus dieser Resolution:

«Wir fordern den Bundesrat auf, einen positiven Entscheid für die Sanierung der Seetalbahn zu treffen, weil die heutige Umweltsituation die Erhaltung und Sanierung der regionalen Bahnverbindungen unbedingt verlangt, weil vermehrtes Umsteigen im Personen- und Güterverkehr nur über eine attraktive Bahn erreicht werden kann.»

Die Motion Giezendanner hat grosse Bestürzung und Verunsicherung ausgelöst. Aus diesem Grund ist es für die betroffenen Regionen unabdingbar, eine rasche und deutliche Antwort zugunsten der Sanierung der Seetalbahn zu erhalten.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 31. August 1992

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

du 31 août 1992

Der Regionalverkehr der SBB ist kostspielig. Es ist darum die Aufgabe des Bundesrates, alles zu unternehmen, um ein leistungsfähiges und kostengünstiges Angebot im Regionalverkehr zu gewährleisten. Er hat bei jeder sich bietenden Gelegenheit die gegebenen Strukturen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Nur so kann er die vom Parlament vorgegebenen finanzpolitischen Ziele einhalten.

Eine solche sorgfältige Analyse hatte er auch bei der Seetalbahn vorzunehmen.

1. Der Bundesrat hatte nie versprochen, den Entscheid zur Seetalbahn innerhalb einer bestimmten Frist zu fällen. Entsprechende Meldungen der Medien waren offensichtlich taktischer Natur. Der Zeitpunkt des Entscheids des Bundesrates hat auch nichts mit der Motion Giezendanner zu tun. Es fehlte einzig noch die geforderte sorgfältige Analyse der Sachlage.
2. Mit seinem Entscheid vom 31. August 1992 hat der Bundesrat bekräftigt, dass im Regionalverkehr tatsächlich nicht nur wirtschaftliche Kriterien massgebend sind. Er wehrt sich aber klar gegen die Bestrebungen, sämtliche Massnahmen für eine Optimierung des Regionalverkehrs mit unsachgemässen Argumenten zu unterlaufen.

**Präsident:** Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

92.3235

**Interpellation Vollmer****Konzessionsübertragungen von Lokalradios****Transfert des concessions octroyées aux radios locales***Wortlaut der Interpellation vom 17. Juni 1992*

Verschiedene Lokalradios – so unter anderem der Berner Lokalsender «Förderband» – haben sich in den letzten Monaten grundlegend umstrukturiert, teilweise wurden auch neue, von der Werbewirtschaft dominierte Trägerschaften gebildet. Es ist offensichtlich, dass diese Lokalradios sich damit längst von den seinerzeit für die Konzessionierung massgebenden Vorgaben und Bedingungen entfernt haben.

Ich bitte den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Massnahmen gedenkt die zuständige Konzessionsbehörde zu ergreifen, wenn Lokalradios ihre Konzessionsvorgaben infolge Struktur- und Trägerschaftsänderungen nicht mehr einhalten können oder wollen?
2. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass die Uebertragung eines Lokalradios auf einen neuen Eigentümer eine Neukonzessionierung respektive eine Aenderung der bestehenden Konzession erfordert?

*Texte de l'interpellation du 17 juin 1992*

Plusieurs radios locales, notamment celle de la région bernoise «Radio Förderband», ont été entièrement restructurées ces derniers mois; dans certains cas, on a même vu se constituer de nouveaux actionnariats, dominés par les milieux publicitaires. Il est donc manifeste que ces radios locales se sont depuis longtemps distancées des conditions requises pour obtenir une concession.

Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures l'autorité chargée de l'octroi des concessions compte-t-elle prendre si, à la suite d'une restructuration ou de changements intervenus au sein des actionnariats, des radios locales ne peuvent ou ne veulent plus respecter les conditions liées à l'octroi d'une concession?

2. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que tout transfert de propriété d'une radio locale nécessite l'octroi d'une nouvelle concession ou la modification de la concession en vigueur?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bircher Silvio, Bundi, Caspar-Hutter, Eggenberger, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Jeanprêtre, Ledergerber, Leemann, Marti Werner (12)

*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. Aenderungen in der Struktur und der Trägerschaft von Lokalradios bedürfen der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde, d. h. durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Art. 13 und 14 des Radio- und Fernsehgesetzes vom 21. Juni 1991, RTVG). Dabei wird auch geprüft, ob die Konzessionsvorgaben eingehalten werden können und die gesetzlichen Voraussetzungen der Konzessionserteilung weiterhin gegeben sind. Sollten die Konzessionsvorgaben nach genehmigter Struktur- oder Trägerschaftsänderung nicht befolgt werden, kann die Konzessionsbehörde administrative Massnahmen ergreifen. Diese umfassen das Verfügen von Auflagen, die Einschränkung, die Suspendierung sowie den Widerruf der Konzession (Art. 67 RTVG).

2. Der Bundesrat teilt die Auffassung des Interpellanten: Ein Lokalradio kann nicht veräussert werden, ohne dass auch die Konzession auf den neuen Eigentümer übergeht. Eine solche Uebertragung bedarf der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde (Art. 13 RTVG), was faktisch auf die Aufhebung der alten und die Erteilung einer neuen Konzession hinausläuft, auch wenn materiell an dieser nichts geändert wird. Nur so kann gesichert werden, dass die gesetzlichen Bedingungen der Konzessionserteilung eingehalten werden.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Falle der am 6. Juli 1992 vom EVED genehmigten Uebertragung der Versuchs-erlaubnis von Radio Förderband auf die Radig AG materiell an den Konzessionsbestimmungen nichts geändert wurde. Der besondere Kulturauftrag bleibt unangetastet. Radio Förderband wird somit weiterhin am Abend ein Kulturprogramm senden. Dieser Fall zeigt auch, wie wichtig es ist, dass die Konzessionsbehörde den wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung trägt, um die Bildung von Monopolsituationen, die gerade im Lokalradiobereich problematisch sind, zu verhindern.

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

## **Interpellation Bühlmann Seetalbahntscheid noch vor den Sommerferien**

### **Interpellation Bühlmann Sauvegarde du Chemin de fer du Seetal. Décision du Conseil fédéral**

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	92.3217
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2194-2195
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 715

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.