

82.025

PTT. Geschäftsbericht 1981**PTT. Gestion 1981**

Bericht vom 21. April 1982

Rapport du 21 avril 1982

Beschlussentwurf Seite 45 des Berichtes

Projet d'arrêté page 45 du rapport

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, Berne

Beschluss des Nationalrates vom 8. Juni 1982

Décision du Conseil national du 8 juin 1982

Knüsel, Berichterstatter: Es wird wohl die Aufgabe eines Berichterstatters sein, möglichst eng und kurz über die wichtigsten Begebenheiten des verflorenen Jahres Bericht zu erstatten. Ich komme diesem Wunsch gerne nach und möchte folgende Schwerpunkte des vergangenen Jahres kurz streifen. Zum einen die Gesamtkonzeption einer zukünftigen Tarifpolitik bei den PTT, zum zweiten das bereits erarbeitete Kommunikationsleitbild, im dritten die Personalfragen, die momentan besonders akut sind, und schlussendlich ganz kurz das zentrale Einkaufswesen. Das verflorenene Jahr war für die PTT ein sehr erfreuliches, wobei sich der erzielte Unternehmensgewinn auf 330 Millionen Franken belief. Angesichts der weiterhin unbefriedigenden Finanzlage des Bundes hat der Bundesrat einen Richtwert der jährlichen Ablieferungen von 150 Millionen Franken festgelegt, der in schlechten Jahren unter- und in gewinnstarken Jahren überschritten werden kann. Infolge des gegenüber dem Budget höheren Unternehmensgewinns erachtet es der Bundesrat als gerechtfertigt, die Ablieferungen für diesmal auf 200 Millionen Franken festzusetzen. Ich schlage Ihnen namens Ihrer GPK-Kommission vor, diese Fragen, wie auch jene der Entwicklung der Deckungsgrade, der Reservebildung, des Eigenmittelbestandes, in der nächsten Woche bei der Behandlung der Rechnung zu diskutieren.

Im vergangenen Jahr haben die PTT ein Gesamtkonzept der Tarifpolitik erarbeitet. Leitmotiv dieses Gesamtkonzepts ist es, jenen durch die Verfassung und Gesetz eingeräumten Handlungsspielraum und den Grundauftrag, nämlich die bestmögliche Versorgung unseres Landes mit Post- und Fernmeldediensten nach optimalen, betriebswirtschaftlichen und unternehmerischen Grundsätzen zu erfüllen. In diesem Gesamtkonzept sind aber auch die Verpflichtungen der PTT gegenüber dem Bund für die Zukunft festgehalten. Zweitens: Kommunikationsleitbild. Im Jahre 1978 – das ist die Vorgeschichte – hat die Generaldirektion eine kleine Arbeitsgruppe beauftragt, ein Kommunikationsleitbild für die PTT als Grundlage zur aktiven und wirkungsvollen Bewältigung zukünftiger Aufgaben im Kommunikationsbereich zu erarbeiten. Dieses Leitbild ist Anfang dieses Jahres als zukünftige unternehmerische Strategie erschienen und der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Ihre Kommission wird in nächster Zeit mit der Generaldirektion der PTT über dieses Leitbild, seine Thesen und Ziele, sowie über ihre Strategien beraten.

Als dritten Schwerpunkt möchte ich die Personalprobleme bei den PTT herausgreifen. Der Bundesrat hat mit Billigung der Finanzdelegation beider Räte einen zusätzlichen Stellenetat in zwei Etappen in der Grössenordnung von 550 Stellen bewilligt. Der Höchstbestand beläuft sich zurzeit auf 52 392 Etatstellen, wobei im vergangenen Jahr eine Zuwachsrate von 1392 Stellen zu verzeichnen war. In verschiedenen Bereichen wird festgestellt, dass die Grenze des Zumutbaren erreicht oder sogar überschritten worden ist. Wir konnten anlässlich eines Augenscheins in Zürich und in Basel von dieser Entwicklung Kenntnis nehmen.

In bezug auf die Entwicklung des Deckungsgrades – das als Beispiel – wird darauf hingewiesen, dass bei der telefonischen Auskunft die PTT etwa 70 Rappen Eigenkosten aufweisen, währenddem die Entschädigung nur knapp die Hälfte ausmacht. Das Problem des Deckungsgrades für die verschiedenen Sparten wird für die Zukunft eine wesentliche Rolle spielen. Zur Lösung der hängigen Personalprobleme ergeben sich nach Auffassung der PTT drei Möglichkeiten:

a. Abbau der Dienstleistungen, zum Beispiel keine Postzustellungen mehr am Samstag. Dieser Weg wird kaum gangbar sein.

b. Direkte finanzielle Kompensation der zusätzlichen Leistungen. Auch dieser Weg wird kaum zu begehren sein.

c. Die Zukunftsperspektive geht dahin, dass mit der Einführung der 42-Stunden-Woche wesentlich mehr Personal eingesetzt werden muss. Die PTT rechnen mit einem zusätzlichen Personalbestand in der Grössenordnung von 1800 Personen. Das entspricht einem Mehraufwand in der Höhe von 100 Millionen Franken. Im Budget 1983 werden diese Vorhaben sich noch nicht auswirken.

Im Geschäftsbericht wird mit Bezug auf die Personalsituation noch folgendes ausgeführt:

Im Berichtsjahr mussten für die Einführung der Projekte Euromet, Datennetz der Europäischen Gemeinschaft, EDW (elektronisches Telex- und Datenwählsystem), Videotext und anderes mehr, insbesondere mehr Fernmeldespezialisten rekrutiert werden. Wegen der grossen Nachfrageentwicklung der letzten Jahre war es aber auch unausweichlich, die Netze und Anlagen zu erweitern und anzupassen, wofür ebenfalls vermehrt personelle Mittel eingesetzt werden müssen. Die PTT schreiben in ihrem Bericht auf Seite 36 zur Personalpolitik noch folgendes: «Trotz des kräftigen Zuwachses von 1392 Personen ist die Situation angespannt, da das ständige Personal, vor allem im Postbereich, Überzeitleistungen erbringen musste. In zahlreichen Fällen konnten ferner die zustehenden Ruhe- und Ferientage nicht mehr gewährleistet werden. Bei den Telefonbereichen entstanden besonders in den kundenorientierten Bereichen Engpässe.» Da die Ablöser fehlen – und hier, glaube ich, scheint sich ein wesentlich heikleres Problem anzubahnen –, haben die PTT den teilweisen Barausgleich für die rückständigen Ruhe-, Ferien- und Überzeitausgleichstage angeordnet und den Bezug von Urlaub anstelle des Dienstaltersgeschenkes eingeschränkt. Diese Massnahmen bringen zwar eine vorübergehende Entlastung, sind aber längerfristig aus der personalpolitischen Sicht nicht tragbar.

Zum vierten Problem, der Materialbeschaffung, möchte ich darauf hinweisen, dass die internationale GATT-Übereinkunft, die auf Januar des letzten Jahres in Kraft getreten ist, verlangt, dass alle Aufträge, die 320 000 Franken überschreiten, öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Diese Ausschreibungspolitik hat sich bis heute vor allem auf dem Hochbausektor (Stahlbau), bei den Uniformen (Textilwirtschaft) sehr gut bewährt, doch macht es den Anschein, als ob auf dem Papiersektor (Telefonbuch) gewisse Preisdifferenzierungen im Vergleich zum Ausland anstehen, vor allem auch mit Bezug auf die Dollarentwicklung.

Darf ich abschliessend für dieses Geschäftsergebnis namens Ihrer Kommission den PTT ein Lob aussprechen; sie verdienen das. Ich bitte Sie im Auftrag Ihrer Kommission, dem vorliegenden Bundesbeschluss die Zustimmung zu erteilen.

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral*Eintreten ist obligatorisch**L'entrée en matière est acquise de plein droit**Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1 und 2***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 et 2*Proposition de la commission**Adhérer à la décision du Conseil national**Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Beschlusentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

82.003

**Flughäfen Basel, Genf und Zürich. Ausbau
Aéroports de Bâle, Genève et Zurich.
Agrandissement**

Botschaft und Beschlusentwurf vom 25. Januar 1982 (BBI I 931)

Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1982 (FF I 964)

Beschluss des Nationalrates vom 14. Juni 1982

Décision du Conseil national du 14 juin 1982

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Frau **Lieberherr**, Berichterstatterin: In seiner Botschaft vom 25. Januar 1982 beantragt der Bundesrat dem Parlament die Ausrichtung von insgesamt 109,343 Millionen Franken an die drei Landesflughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich, und zwar an die für den Zeitraum von 1981 bis 1985 vorgesehenen Bauaufwendungen im Gesamtbetrag von 812,45 Millionen Franken. Es ist unbestritten, dass die Kantone Zürich, Basel und Genf mit dem Betrieb ihrer Flughäfen eine Aufgabe erfüllen, die im gesamtschweizerischen Interesse liegt und die daher einen Anspruch auf Bundesbeiträge begründet. Ich weise in diesem Zusammenhang auf die Gesamtverkehrskonzeption hin, nach welcher die Finanzierung der Landesflughäfen primär eine Aufgabe des Bundes sein soll.

Unbestritten ist auch der Vorschlag des Bundesrates, wonach dem Parlament künftig Sammelvorlagen über eine Bau- und Investitionsperiode von jeweils fünf Jahren für alle drei Flughäfen gemeinsam unterbreitet werden sollen. Dieses Vorgehen ist eindeutig ökonomischer als die bisherige, auf einzelne Projekte bezogene Praxis, und es erlaubt auch einen besseren Gesamtüberblick.

Probleme entstehen hingegen dadurch, dass der Bund nicht mehr wie bisher in der Lage ist, Flughafeninvestitionen durchgehend nach dem im Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze festgelegten Höchstsatz von 32,5 Prozent zu subventionieren. Gemäss geltender Praxis müsste dies gegenüber den drei Flughafenkantonen, die alle zu den finanzstarken Kantonen gehören, zu einer generellen gleichmässigen Subventionskürzung führen.

Nun kommt aber dazu, dass der Ausbaustandard der drei Flughäfen sehr unterschiedlich ist. Der Flughafen Zürich weist hier gegenüber den beiden anderen einen deutlichen Vorsprung auf. Vor allem Genf fordert deshalb vehement, seinen diesbezüglichen Nachholbedarf zum gleichen maximalen Subventionssatz von 32,5 Prozent befriedigen zu können, wie er seinerzeit Zürich gewährt worden ist.

In diesem Dilemma hat sich der Bundesrat für einen Kompromissvorschlag entschieden. Er befürwortet eine generelle Kürzung der Bundesbeiträge für alle drei Flughäfen,

will jedoch für den Flughafen Zürich eine stärkere Kürzung vornehmen als für die beiden anderen. Im einzelnen wird neu vorgeschlagen, die Investitionen der Kantone Basel-Stadt und Genf, soweit sie der Flugsicherheit dienen, mit 20 Prozent und diejenigen des Kantons Zürich mit 18 Prozent zu subventionieren. An die übrigen Investitionen sollen die Kantone Basel-Stadt und Genf Bundesbeiträge von 18 Prozent und Zürich von 14 Prozent erhalten. Für die Swissair ist sowohl in Genf wie auch in Zürich ein Subventionssatz von 10 Prozent vorgesehen. Der gleiche Subventionssatz von 10 Prozent soll gemäss der bundesrätlichen Botschaft auch für die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) in Zürich gelten, an der die öffentliche Hand allerdings massgeblich beteiligt ist und die deshalb für ihre Bauvorhaben bis anhin immer den gleichen Subventionssatz wie der Kanton Zürich in Anspruch nehmen konnte.

Die Botschaft des Bundesrates wurde in den vorberatenden Kommissionen der beiden Räte ungefähr zur gleichen Zeit behandelt. Unsere Kommission hat sich an einem Samstagmorgen mit der Vorlage befasst. Dabei kam ganz klar zum Ausdruck, dass das Bedürfnis nach einem Ausbau von keiner Seite bestritten wird. Im Verlaufe der Verhandlungen wurden drei Abänderungsanträge gestellt, nämlich ein Antrag von Herrn Donzé, der schlussendlich ganz knapp obsiegte und daher anschliessend näher darzustellen sein wird, ein Antrag von Frau Bauer, der gegenüber dem Antrag Donzé vor allem eine noch stärkere Subventionierung von Genf verlangte, und schliesslich ein Antrag von Herrn Miville, der die Vorstellungen der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission übernehmen sollte. Der von der Mehrheit unserer Kommission unterstützte Antrag Donzé möchte im Gegensatz zur bundesrätlichen Vorlage den Flughafenkantonen zumindest für die als unerlässlich erachteten Investitionen höhere Subventionen gewähren. Betroffen davon wären in Basel-Mülhausen das Objekt 1 (Umgebungsarbeiten und Zuleitung zum Frachtgebäude) und das Objekt 2, (Verkehrsanschlüsse), in Genf das Objekt 108 (Frachtgebäude) und in Zürich das Objekt 1.11 (Tiefbauten zum Fingerdock A). Für das an sich zur gleichen Kategorie gehörende Objekt 2.21 (Hochbauten des Fingerdocks A), das jedoch nicht vom Kanton Zürich, sondern von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) realisiert werden wird, sollte der Subventionssatz (immer nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission) immerhin von 10 auf 14,5 Prozent erhöht werden. Dies ergäbe gegenüber der Version des Bundesrates Mehrkosten für alle drei Flughäfen von insgesamt rund 29 Millionen Franken, wovon dem Flughafen Basel-Mülhausen rund 1 Million Franken, dem Flughafen Genf rund 16 Millionen Franken und dem Flughafen Zürich rund 12 Millionen Franken zufallen würden. Die Kommission erachtet eine solche Lösung als vertretbar, dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass es sich beim damit verbundenen Abweichen von der bisherigen Subventionierungspraxis um eine einmalige Übergangsregelung handelt, die keine präjudizierende Wirkung haben darf.

Inzwischen hat sich der Nationalrat der Vorlage des Bundesrates angeschlossen, und zwar vor allem aus finanzpolitischen Überlegungen. Unsere Kommission ist heute morgen zusammengetreten, um das Geschäft vor dem Hintergrund der nationalrätlichen Debatte nochmals kurz zu erörtern. Sie hat dabei beschlossen, an ihrem Antrag festzuhalten. Unser Kollege Munz wird den Antrag des Bundesrates, den er bereits in der Kommission vertreten hatte und der vom Nationalrat übernommen wurde, als Minderheitsantrag anschliessend begründen. Kollega Miville hält an seinem Minderheitsantrag ebenfalls fest und wird ihn ebenfalls begründen. Herr Kollega Debétaz hat heute morgen einen neuen Minderheitsantrag eingebracht. Ihre vorberatende Kommission hat dazu nicht Stellung genommen, weil sie keine Gelegenheit hatte, ihn seriös zu besprechen. Dies war auch der Grund, weshalb ein Rückkommensantrag, die Angelegenheit neu zu beschliessen, keinen Erfolg hatte. Ich ersuche den Rat um Zustimmung zum Antrag der vorberatenden Kommission.

PTT. Geschäftsbericht 1981

PTT. Gestion 1981

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.025
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	290-291
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 695