

gültige Regelung; vom Bundesrat zu erwarten, dass er in mehr oder minder nachdrücklicher Form den SBB sagt, sie sollen quasi Kulanzleistungen erbringen, die gegen ihre unternehmerischen Gesichtspunkte gehen, das wäre nicht gute Politik des Bundesrates.

Miville: Nachdem Diskussion beschlossen ist, darf ich auch ein paar Worte mehr sagen. Aus der «Iphigenie» ist mir ein Satz in Erinnerung, der heisst: «Du sprichst vergebens viel, um zu versagen; der andere hört von allem nur das Nein.» In diesem Sinne wird man von mir nicht erwarten, dass ich mich von der Antwort befriedigt erkläre. Mir scheint, es sind hier viele Gründe dargetan worden, die zum Teil auch an dem vorbeigehen, was Herr Affolter vorhin in einer für mich überzeugenden Weise ausgeführt hat. Es geht ja nicht darum, dass dieses Tarifverbundabonnement auf dem ganzen Streckennetz der Schweiz gelten soll. Es handelt sich nur um die Strecken innerhalb des Bereiches des Tarifverbundes. Wenn schon Kantone und Gemeinden solche Leistungen erbringen, wie das in diesem konkreten Fall geschieht, so meine ich, dürften auch die SBB eine solche Leistung erbringen, ohne dass gerade von allen möglichen Konsequenzen finanzieller oder abgeltungsmässiger Art die Rede zu sein brauchte.

Natürlich braucht es für eine Eisenbahn auch Bremsen. Aber hier scheinen mir die Bremsen am falschen Ort und zu hart betätigt zu werden. Gesagt wird, man müsse auch die Verhältnisse der ganzen Schweiz sehen und die Gleichberechtigung im Auge behalten. So werden oftmals neue Wege verbarrikadiert und neue Lösungen verunmöglicht. Was in der ganzen Schweiz – daran zweifle ich nicht – über kurz oder lang Geltung haben wird – denn das ist der Weg, der beschritten wird –, das muss seinen Anstoss in Regionen finden. Von Regionen müssen die Impulse ausgehen. Deshalb sollten sie unterstützt und nicht blockiert werden. Ich bin nicht nur enttäuscht über die Antwort des Bundesrates, sondern ich bin auch in keiner Weise von ihr befriedigt.

Gadient: Im Anschluss an diese doch persönlich eingefärbte Stellungnahme unseres Kollegen Miville scheint mir ein grundsätzlicher Gedanke am Platze. Man mag mit ihm einiggehen, aber das Argument der unternehmerischen Freiheit, dem Kollege Piller das Wort redete, bleibt im Raum. Wir haben nun seitens des Parlaments zugunsten des öffentlichen Verkehrs mehr als nur Signale gesetzt. Es sind ganz bedeutende Vorausleistungen erbracht worden. Wir haben zudem in Form von Leistungsaufträgen eine sehr interessante Zukunftsperspektive aufgezeigt und den Rahmen gesetzt; gleichzeitig wurden sehr wesentliche Beiträge zur Verbesserung des ganzen Infrastruktursystems beschlossen. Wir müssen nun von den SBB fordern, dass sie im betrieblichen Bereich, in dem sie autonom tätig sein sollen, auch erfolgreich handeln. Das aber setzt just unternehmerischen Freiraum voraus. Nur so ist entsprechende Unternehmensführung im unternehmerischen Bereich gesichert. Es kann nicht in Frage kommen, dass wir bei der ersten Gelegenheit in Missachtung jeglicher Kompetenzordnung unser eigenes Konzept umkrempeln und uns politisch in den autonomen Entscheidungsbereich der Bahn einmischen. Wir werden um diese Diskussion auch bei der Ueberprüfung des Vollzugs des Leistungsauftrags nicht herumkommen. Wir könnten dann sehr wohl die Antwort hören: Ihr habt uns so und so viele Auflagen gemacht, was erwartet ihr eigentlich von uns? Das will wohl überlegt sein. Ich meine, dass wir aus dieser ganz grundsätzlichen Erwägung heraus besser bei unseren Prinzipien bleiben sollten.

Bundesrat **Schlumpf:** Mir ist, als ich Ständerat Miville hörte, gerade auf das Papier geflossen: Wenn wir auch hier im Ständerat und nicht auf Tauris sind, so schlag' ich doch den weisen Rat nicht einfach in den Wind. Ich denke an Iphigenie und habe eben die Nutzlosigkeit der weiteren Argumentation eingesehen. (*Heiterkeit*)

86.044

Luft-Linienverkehr. Abkommen Trafic aérien de ligne. Accords

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. August 1986 (BBI III, 473)
Message et projet d'arrêté du 27 août 1986 (FF III, 453)

Beschluss des Nationalrates vom 11. März 1987
Décision du Conseil national du 11 mars 1987

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Die Schweiz hat bis heute insgesamt 93 bilaterale Luftverkehrsabkommen unterzeichnet. Der Bundesrat beantragt mit der Botschaft vom 27. August 1986 die Genehmigung weiterer Abkommen mit folgenden Staaten: Mali, Thailand, Paraguay, Bahrein und Albanien. Solche bilateralen Abkommen sollen unserem Lande im internationalen Luftverkehr eine gute Stellung verschaffen und erhalten. Zurzeit bedient die Swissair 105 Städte in 71 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere Flughäfen Kloten, Cointrin und Basel-Mülhausen werden von 75 ausländischen Fluggesellschaften angefliegen.

Mit den vom Bundesrat vorgeschlagenen Abkommen soll der Ausbau der internationalen Beziehungen fortgesetzt werden. Zum Abkommen mit Bahrein ist zu bemerken, dass es keine Bestimmungen über die Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr enthält. Die Fragen der Sicherheit sind aber in verschiedenen anderen internationalen Vereinbarungen geregelt und sind auch von Bahrein unterzeichnet, so dass das bilaterale Abkommen mit diesem Staate unterzeichnet werden kann.

Der Vertrag mit Albanien ist der erste, den dieses Land mit einem westeuropäischen Staat abschliesst. Es wurden einige Einschränkungen gegenüber den Abkommen mit anderen Ländern gemacht. Sie können diese Einschränkungen auf Seite 8 und 9 der Botschaft nachlesen. Diese Einschränkungen lassen sich nach Aussage des Bundesrates verantworten.

Der Nationalrat stimmte dem Abkommen am 1. März 1987 einstimmig zu. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen, ebenfalls einstimmig, das gleiche zu tun.

In den Beratungen der Kommission wurde noch die Frage aufgeworfen, ob solche Abkommen nicht zu einer Steigerung des heute schon kritisierten Fluglärms führe. Diese Frage wurde vom Bundesrat und der Verwaltung verneint. Dem geordneten Linienflug stehe vielmehr eine zu starke Bewegung von Kleinflugzeugen gegenüber, deren Anwachsen in der Zahl viel grössere Probleme brächten. Diese Tatsache wurde auch vom Vertreter eines Flughafenkantons bestätigt.

Ich bitte Sie, Ihrer Kommission zu folgen und den Bundesbeschluss anzunehmen.

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 und 2
Titre et préambule, art. 1 et 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

27 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Luft-Linienverkehr. Abkommen

Trafic aérien de ligne. Accords

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.044
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1987 - 17:00
Date	
Data	
Seite	265-265
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 632