

Ad 87.056

PTT. Voranschlag 1988. Nachtrag I
PTT. Budget 1988. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. April 1988
 Message et projet d'arrêté du 13 avril 1988

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

M. Meizoz, rapporteur: Les crédits demandés par le Conseil fédéral, dans le cadre du supplément I au budget financier des PTT pour 1988, n'appellent pas de commentaires particuliers. Ces crédits s'élèvent au total à 50,7 millions de francs, soit 27 millions pour compenser le renchérissement à l'indice de 111,1 points au 1er janvier 1988, 21,1 millions pour rémunérer la main-d'oeuvre supplémentaire engagée à la suite de la reprise, par les PTT, des services des télécommunications de Radio-Suisse SA et, enfin, 2,6 millions pour couvrir les charges provoquées par des modifications de projets de construction, par le renchérissement du coût de la construction ainsi que par la réalisation de projets urgents.

Enfin, en ce qui concerne l'effectif autorisé du personnel des PTT, le Conseil fédéral nous invite à le porter à 59 669 unités, soit une augmentation de 253 personnes qui, après avoir été occupées dans les services des télécommunications de Radio-Suisse SA, font désormais partie de la famille des PTT.

En conclusion, je vous recommande, au nom de la Commission des finances unanime, de voter le supplément I au budget financier des PTT pour 1988.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 bis 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 119 Stimmen
 (Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

87.430

Interpellation Wyss Paul
Rheinhäfen beider Basel.
Bahntarife
Ports rhénans des deux Bâle.
Tarifs ferroviaires

Wortlaut der Interpellation vom 4. Juni 1987

Die Rheinschiffahrt bildet, wie der Bundesrat im Verlauf der letzten Jahrzehnte mehrmals bekräftigt hat, wegen der völkerrechtlich gesicherten Freiheit der Verbindung zum Meer sowie der kostendämpfenden Wirkung auf Importe und Exporte einen wichtigen Pfeiler der Landesversorgung. Die ausserordentlich hohe Umweltfreundlichkeit kommt als Faktor von immer grösserer Wichtigkeit hinzu. In seiner schriftlichen Stellungnahme vom 4. September 1985 auf meine Interpellation vom 13. Juni 1985 bekannte sich der Bundesrat ausdrücklich weiterhin zur Rheinschiffahrt als für die Versorgung der Schweiz wichtigen Verkehrsträger. Gleichwohl sieht sich die Rheinschiffahrt tarifarischen Kampfmassnahmen europäischer Bahngesellschaften, unter ihnen auch der SBB, ausgesetzt, die einem eigentlichen Verdrängungswettbewerb gleichkommen.

Auf den 1. Januar 1987 sodann ist der von den eidgenössischen Räten verabschiedete Bundesbeschluss über Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr in Kraft getreten; darin ist unter anderem auch die Herabsetzung des Zuschlags im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel von 25 auf 10 Tarifkilometer enthalten. Es erweist sich nun aber, dass die eidgenössischen Behörden und mit ihnen die SBB diese Reduktion nur zögernd anwenden und insbesondere die sogenannten «Verhandlungstarife» im Wagenladungsverkehr, die jedoch den Hauptteil dieses Sektors ausmachen, von der Reduktion ausschliessen wollen. Für eine solche Auslegung des Parlamentsbeschlusses findet sich weder in dessen Text noch in der bundesrätlichen Botschaft irgendeine Grundlage.

Ich frage daher den Bundesrat:

1. Ist er bereit, im Sinn von Artikel 10 des Transportgesetzes dafür besorgt zu sein, dass die tarifarischen Vorteile, die ausländischen Bahngesellschaften beispielsweise aus dem Deutsch-Schweizerischen Wagenladungstarif oder aus ähnlichen Vereinbarungen gewährt werden, auch für die sehr umfangreichen Bahntransporte von und nach den Rheinhäfen beider Basel Gültigkeit erlangen?

2. Ist er bereit, dafür besorgt zu sein, dass die von den eidgenössischen Räten beschlossene Reduktion von 25 auf 10 Tarifkilometer im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel keine verwaltungsinterne «Weginterpretation» erfährt, sondern uneingeschränkt angewendet wird?

Texte de l'interpellation du 4 juin 1987

La navigation sur le Rhin – le Conseil fédéral l'a réaffirmé à plusieurs reprises au cours des dernières décennies – est l'un des piliers de l'approvisionnement de notre pays. Elle doit cette importance au fait que le droit international public garantit la liberté de l'accès à la mer et au fait qu'elle est un moyen de transport bon marché qui a un effet modérateur sur le prix des importations et des exportations. Le transport par voie fluviale présente par ailleurs l'avantage d'être très respectueux de l'environnement, facteur dont l'importance ne cesse de croître. Dans sa réponse écrite du 4 septembre 1985 à mon interpellation du 13 juin 1985, le Conseil fédéral a déclaré expressément qu'il continuerait à soutenir la navigation rhénane, estimant qu'il s'agissait là d'un moyen de transport important pour l'approvisionnement de la Suisse. Ces déclarations n'ont cependant pas empêché les compagnies de chemins de fer européennes, dont les CFF, de baisser leurs tarifs pour tenter de ravir la part du marché détenue par la navigation rhénane.

Le 1er janvier 1987 est entré en vigueur l'arrêté fédéral sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics. Il y est notamment prévu d'abaisser de 25 kilomètres à 10 kilomètres tarifaires le supplément perçu par les CFF dans leur trafic avec les ports rhénans des deux Bâle. Or, il apparaît que les autorités fédérales, de même que les CFF, n'accordent cette réduction qu'avec réticence et qu'ils entendent en particulier ne pas l'appliquer aux prix convenus par ententes tarifaires dans le secteur des transports par wagons complets, bien que la majorité des transports de marchandises en provenance ou à destination des ports rhénans fassent l'objet de telles ententes. L'arrêté fédéral, de même que le message du Conseil fédéral qui s'y rapporte, ne contient pourtant aucune disposition ou indication pouvant justifier une telle interprétation.

Je demande donc au Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. Le Conseil fédéral est-il disposé, vu l'article 10 de la loi sur les transports, à faire en sorte que les privilèges tarifaires qui sont accordés à certaines compagnies de chemins de fer étrangères, notamment en vertu du tarif pour wagons complets Allemagne-Suisse ou en application d'autres conventions semblables, soient aussi accordés pour le transport ferroviaire de très grandes quantités de marchandises en provenance ou à destination des ports rhénans des deux Bâle.

2. Est-il disposé à veiller à ce que la réduction de 25 kilomètres à 10 kilomètres tarifaires décidée par les Chambres fédérales pour le trafic ferroviaire en provenance ou à destination des ports rhénans des deux Bâle ne soit pas supprimée du fait de l'interprétation du texte par l'administration, mais bien appliquée sans aucune restriction?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 2. September 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

1. Artikel 10 Absatz 1 des Transportgesetzes vom 4. Oktober 1985 verlangt, dass die Tarife gegenüber jedermann gleich angewendet werden.

Absatz 2 dieses Artikels ermöglicht den Unternehmungen, mit Sonderabmachung den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Verkehrsträgern im Inland aufzunehmen. Dabei «sind Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen zu gewähren». Es handelt sich hier nicht um eine absolute, sondern lediglich um eine relative Tarifgleichheit. So haben bei analoger Konkurrenz und bei denselben Kosten (wie Wagenstellung, Rangieraufwand usw.) sowie sonst vergleichbaren Verhältnissen die Verfrachter Anrecht auf vergleichbare Bedingungen. Der Bundesrat ist überzeugt, dass sich die SBB auch in diesem Bereich gesetzeskonform verhalten.

Nach Leistungsauftrag 1987 an die SBB gehört der Wagenladungsverkehr zum freien Marktbereich. Darunter fällt insbesondere die Gestaltung des bilateralen Wagenladungstarifes Deutschland-Schweiz. Dieser Tarif, mit Gesamtfrachtsätzen vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof, ist auf die Strassenkonkurrenz ausgerichtet; in einem gemeinsamen Protokoll der Deutschen Bundesbahn und der SBB wurde denn auch festgehalten, dass sich unsere Bahnen an Wettbewerbsmassnahmen gegen die Rheinschiffahrt nicht beteiligen.

Aus den dargelegten Gründen kann der Bundesrat nicht auf die Geschäftsführung der SBB einwirken.

Im übrigen gewähren die SBB seit Jahren auch im Rhein-/Bahnverkehr auf der Schweizer Strecke Wettbewerbspreise in Konkurrenz zum LKW und zur Seefahrt, soweit es die Marktsituation gebietet und die Kosten erlauben.

2. Die von den eidgenössischen Räten beschlossene Massnahme, die Tarifkilometer im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel von 25 km auf 10 km zu kürzen, wurde bekanntlich zur Bekämpfung des Waldsterbens und zur

Verbesserung der Luftqualität getroffen. Diese Tarifmassnahme bezweckt, das Verkehrsverhalten über den Beförderungspreis zu beeinflussen und im Verkehr mit den Rheinhäfen den Uebergang von der Strasse auf die Schiene zu erleichtern. In der Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 1986 wird die Zielsetzung der Massnahme auch zutreffend beschrieben: «Verlagerung des Güterverkehrs ab den Basler Rheinhäfen auf die Bahn.»

Die vom Interpellanten und den Basler Rheinschiffahrtskreisen gewünschte gezielte Förderung der Basler Rheinhäfen lässt sich somit aus rechtlichen Gründen über den Bundesbeschluss über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr nicht verwirklichen. Konsequenterweise können Wagenladungen, die bereits heute zu Marktpreisen (Vereinbarungstarifen) befördert werden und nicht LKW-gefährdet sind, nicht weiter verbilligt werden.

Wyss Paul: Ich beantrage Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Wyss Paul: Ich danke Ihnen und teile Ihnen mit, dass ich mich von der Antwort des Bundesrates auf meine Interpellation vom 4. Juni 1987 aus zwei Gründen nicht befriedigt erklären kann:

1. Der Tatsache, dass die vom Bund gutgeheissene Tarifpolitik der SBB, auf Kosten des Steuerzahlers notabene, die Konkurrenzfähigkeit der Rheinschiffahrt schwer beeinträchtigt, wird zu wenig Rechnung getragen.

2. Meine zweite Frage, ob der Bundesrat bereit sei, dafür besorgt zu sein, dass die von den eidgenössischen Räten beschlossene Reduktion von 25 auf 10 Tarifkilometer im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel keine veraltungsexterne Weginterpretation erfahre, sondern uneingeschränkt angewendet werde, ist nicht beantwortet worden. Die grundsätzlichen Schwierigkeiten der Rheinschiffahrt sind bekannt. Die strukturellen Probleme wie Ueberkapazitäten, Frachtzerfall usw. müssen – ich betone das – von den Unternehmungen selbst bewältigt werden. Es ist aber, gelinde gesagt, stossend, wenn beim Versand eines auf dem Rhein transportierten Gutes ab Rheinhafen in der Schweiz für die SBB-Strecke die höheren Tarife des schweizerischen Anteils gelten, während aufgrund des Deutsch-Schweizerischen Wagenladungstarifs für die Ladungen ab deutschen Stationen schweizerische Streckenanteile mitberechnet werden, wie wenn sie Teil der langen Strecken in der Bundesrepublik Deutschland wären.

Auch wenn, wie der Bundesrat in seiner Antwort betont, in einem gemeinsamen Protokoll der Deutschen Bundesbahn und der SBB festgehalten worden ist, dass sich unsere Bahnen nicht an Wettbewerbsmassnahmen gegen die Rheinschiffahrt beteiligen, ist das Tarifverhalten der SBB in ihren Auswirkungen auf die Rheinschiffahrt zu messen, und diese Auswirkungen kommen einem eigentlichen Verdrängungswettbewerb gleich. Nach wie vor bleibt daher das Anliegen an die SBB, für mit dem Schiff – dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel – eingetroffene Ladungen ab den Rheinhäfen, von einigen Zusatzgebühren abgesehen, die gleichen Tarife anzuwenden, wie wenn sie nach dem Deutsch-Schweizerischen Wagenladungstarif gerechnet wären. Auch wenn sich das Defizit der SBB dadurch erhöhen würde, ist die Strecke in der Schweiz für die SBB unverändert die gleiche. Ich bin grundsätzlich dagegen, dass mit öffentlichen Geldern Strukturhaltung für Wirtschaftsbereiche betrieben wird, die am Markt vorbeiproduzieren oder ihren Markt schon verloren haben. Mit Blick auf die Binnenwirtschaft, die mit ungleich langen Spiessen zum Wettbewerb gegen die Bahnen antreten muss, plädiere ich aus der Sicht der regionalen Wirtschaft für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen, also zum Beispiel der Tarifpolitik der SBB. Diese sollen in enger Zusammenarbeit des Bundes, der betroffenen Kantone und der betroffenen

schweizerischen Unternehmungen, die doch einige hundert Arbeitnehmer beschäftigen, definiert werden. Konkret soll damit erreicht werden:

1. Erhalt des Gewichts der schweizerischen Mitsprache in der Rheinzentralkommission vor allem und auch im Blick auf die Schaffung des EG-Binnenmarktes 1992. Voraussetzung dazu ist aber die Präsenz einer Flotte unter Schweizer Flagge.

2. Nach wie vor erreichen rund 40 Prozent der Einfuhren die Schweiz über Basel, davon etwa ein Drittel via Basler Rheinhäfen. Die Attraktivität dieses Umschlagplatzes muss erhalten bleiben.

Ich bitte den Bundesrat daher, dafür besorgt zu sein, dass dem Willen des Parlamentes – man müsste das eigentlich nicht fragen – Nachachtung verschaffen wird und dass die von den eidgenössischen Räten beschlossene Reduktion von 25 auf 10 Tarifkilometer im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel keine verwaltungsinterne Weginterpretation erfährt, sondern hundertprozentig im Sinne des Parlamentsbeschlusses angewendet wird. Eine totale Abschaffung des reduzierten Tarifzuschlages wäre zudem ins Auge zu fassen.

Mit Datum vom 20. November 1987 hat sich die schweizerische Schifffahrtsvereinigung mit konkreten Forderungen im Sinne der Beseitigung von Benachteiligungen der schweizerischen Rheinschifffahrt an den schweizerischen Bundesrat gewandt.

Ich ersuche den Bundesrat, den Begehrenskatalog der Schifffahrtsvereinigung im Sinne meiner Ausführungen zu prüfen. Die Zeit drängt. Verbale Zusicherungen allein genügen nicht mehr.

Weder-Basel: Die Schweizer Rheinschifffahrt ist in Frage gestellt, und Basel wäre von diesem Verlust besonders betroffen. Die Gründe liegen im stagnierenden oder gar rückläufigen Markt im Massengutverkehr sowie in erster Linie in der für die Schifffahrt ungünstigen Frachtpreisgestaltung der Deutschen Bundesbahn und der Schweizerischen Bundesbahnen. Die schweizerische Rheinschifffahrt steht seit vielen Jahren im härtesten Wettbewerb. Dieser wird jedoch verfälscht durch protektionistische Massnahmen und durch offene und versteckte Beihilfe von Deutschland und Holland, die ihre Schifffahrt mit Investitionsprämien und Steuervorteilen zum Aufbau beträchtlicher Ueberkapazitäten veranlassen haben. Die Deutsche Bundesbahn führt, dank ihrer Milliardensubventionen, einen eigentlichen Verdrängungswettbewerb. Mit der Tarifikonkurrenz soll unter anderem verhindert werden, dass Container per Schiff nach Basel gelangen und von dort via Schiene weiter transportiert werden.

Ich will da ein Beispiel nennen. Der Transport eines Containers von Rotterdam nach Mailand kostet gleich viel wie der Transport dieses Containers von Basel nach Mailand. Im ersten Fall sind es 1100 km Distanz und im Fall Basel-Mailand etwa 300 km Distanz. Derart wird die Schifffahrt natürlich diskriminiert, und die Konsequenzen haben wir zu tragen. An diesem Beispiel ist aber auch ersichtlich, wie «gewurstelt» wird, wenn staatliche Unterstützung zur Verfügung steht und wenn die Defizite von «Papa Staat» ungeschaut übernommen werden. Im Containerverkehr wird die schweizerische Rheinschifffahrt aber auch durch die SBB tarifarisch diskriminiert, was eigentlich gegen unser Wettbewerbsrecht verstösst.

Fazit: Die Schweizer Rheinschifffahrt sieht sich grössten wirtschaftlichen Schwierigkeiten ausgesetzt; sie ist gezwungen, laufend Schiffe zu verkaufen, wenn sie überleben will. Ohne Bundeshilfe kann sie die staatliche ausländische Tarifikonkurrenz nicht mehr ertragen. Natürlich würde der Abbau aller protektionistischen Massnahmen und die Rückkehr zum freien Markt das Problem am schnellsten und am effizientesten lösen. Solche Aktivitäten sind aber vor allem in Deutschland und Holland nicht in Sicht, und bis zu diesem Zeitpunkt muss halt auch bei uns der Rheinschifffahrt geholfen werden.

Wir haben heute zu entscheiden, ob es einen Sinn hat,

weiterhin Schweizer Schiffe auf dem Rhein zirkulieren zu lassen.

Ich bin auch der Auffassung von Herrn Wyss, dass die Antwort auf seine Interpellation unbefriedigend ist. Ich stelle daher noch ein paar Fragen, Herr Bundesrat Ogi, und bitte Sie, diesen – wenn es geht – nicht auszuweichen.

Frage 1: Welchen Stellenwert hat für den Bundesrat die Rheinschifffahrt? Ich nenne Stichworte: Verkehr, Umweltverträglichkeit und Landesversorgung.

Frage 2: Ist die Rheinschifffahrtspolitik denkbar ohne eigene Flotte? Haben wir dann noch ein Mitentscheidungsrecht und Einfluss in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt?

Frage 3: Wie beurteilt der Bundesrat diese Entwicklung im Hinblick auf die sich anbahnende europäische Verkehrspolitik?

Frage 4: Welche konkreten Massnahmen zieht der Bundesrat, und wie gedenkt er, weiter vorzugehen?

Das Rheinschifffahrtsgewerbe wie auch die Gewerkschaft sind der Auffassung, dass alle erdenklichen Möglichkeiten zur Erhaltung der Rheinschifffahrt ausgeschöpft werden sollten. Das Binnenschiff ist das natürlichste Transportmittel; es ist energiesparsam und verkehrssicher. Und es ist umweltfreundlich, wenn auch meinerseits durchaus zu wünschen wäre, dass einige Schiffe auf dem Rhein weniger Lärm produzieren sollten. Das ist eine Frage der Instandstellung und des Unterhalts.

Nach Auffassung der erwähnten Kreise ist die Rheinschifffahrt für unser Land unentbehrlich; sie ist auch mit der Region Basel eng verknüpft.

Herr Bundesrat, ich lade Sie ein, aus der Reserve herauszutreten und in diesem Fall für die Rheinschifffahrt und für Basel Stellung zu nehmen.

Burckhardt: In der Diskussion um die koordinierte Verkehrsplanung ist die Position der schweizerischen Rheinschifffahrt in ihrer Bedeutung für das gesamte Verkehrsaufkommen der Schweiz nicht zur Geltung gekommen, wahrscheinlich, weil sie sich fast vollständig in ausländischen Gebieten bewegt. Sie ist irgendwie aus dem Bewusstsein der Schweizer weitgehend verschwunden.

Verschiedene Umstände haben zu krisenhaften Zuständen bei der Rheinschifffahrt geführt. Einer liegt in der scharfen Konkurrenz der Deutschen Bundesbahn, welche sich mit Dumpingpreisen am Markt bewegt, Dumpingpreise, welche letzten Endes vom Staat, d. h. vom Steuerzahler, gedeckt sind.

Es besteht zur Zeit bei der Rheinschifffahrt eine strukturelle Ueberkapazität von 20 bis 25 Prozent, ein Frachtzerfall zum Beispiel in der Tankschifffahrt von 17 Franken auf 8 Franken pro Tonne.

Die Frage nach den Basler Rheinhäfen im allgemeinen und der Schweizerischen Rheinschifffahrtsgesellschaft im speziellen ist gestellt. Angesichts folgender Tatsachen glaube ich nicht, dass die Eidgenossenschaft dieser Entwicklung gleichgültig oder uninteressiert gegenüberstehen darf: Die Tatsachen sind der völkerrechtlich gesicherte Zugang zum Meer, 9 Millionen Einfuhrgüter per Jahr über den Rhein – das ist ein Fünftel unseres Gesamtimportes – und 4 Millionen Mineralprodukte via Rhein – das sind 20 Prozent unseres Energiebedarfes. Diese beiden Zahlen allein vermögen doch die Bedeutung der Rheinschifffahrt für unsere Wirtschaft zu illustrieren.

Dank günstiger Rheinschifffahrtsfrachten spart unsere Wirtschaft im weiteren zirka 200 Millionen Franken im Jahr an Transportkosten; diese Zahl ist ebenfalls imposant. Und nicht zu vergessen ist die schon erwähnte energieergünstige und umweltfreundliche Transporttechnik des Schiffs.

Der Bund hat – mindestens mittel- und langfristig – vitale Interessen an einer gesunden Rheinschifffahrt: so die gerade genannten Vorteile – das Weiterleben schweizerischer Rheinschifffahrtsgesellschaften und ihrer technischen Ausbildungseinrichtungen. Wir wünschen die optimale Nutzung der Argumente: a) leistungsfähige Rheinhäfen im Raum Basel,

b) konkurrenzfähige Rheinschiffahrt schweizerischer Art in den Transportverhandlungen mit den europäischen Partnern und die Würdigung der geringen Umweltbelastung durch die Rheinschiffahrt.

Ich weiss um die Tendenz, die Rheinschiffahrt als «Transportmittel der Vergangenheit» zu bezeichnen. Ich erinnere aber daran, dass in den fünfziger Jahren das Tram von Stadtplanern als «alte Tante» bezeichnet wurde und heute als absolut «junge Dame» überall gefordert ist.

Ich unterstütze das Votum Wyss und weise darauf hin, dass das anstehende Problem nur im Rahmen eines europäischen Horizontes, hier der EG, zu lösen ist, vor allem aber mit dem Widerstand gegen die mir unverständlichen Preiskämpfe der notabene stark subventionierten Deutschen Bundesbahn. Die Rheinschiffahrt ist nicht subventioniert, ein Grund mehr, ihr politisch beizustehen und sie nicht als «alte Tante» zu vernachlässigen.

Bundesrat Ogi: Herr Weder, ich kann leider nicht aus der Reserve treten. Ich muss einmal mehr feststellen: Die Interpellation datiert vom 4. Juni 1987, und die Antwort des Bundesrates erfolgte am 2. September 1987. Sie kennen die Antwort. Etwas kann ich Ihnen und Herrn Burckhardt heute sagen: Der Verwaltungsrat der Reederei hat den Bundesrat um eine Aussprache gebeten. Eine Delegation des Bundesrates wird sich in einigen Tagen mit den Vertretern der Reederei treffen. Zurzeit kann noch keine neue bundesrätliche Haltung bekanntgeben und deshalb auch nicht zu Ihren vier präzisen Fragen Stellung genommen werden. Geben Sie uns die Chance, zuerst dieses Gespräch mit der Reederei zu führen.

Die Krise der Reederei ist für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung, weil etwa ein Fünftel des Schweizer Güterumschlages auf dem Rhein stattfindet. Die Krise ist leider nicht neu – das haben die Votanten bestätigt –, weil seit Jahren grosse Ueberkapazitäten bestehen. Die Folge daraus ist ein katastrophaler Preiszerfall: Für Tankschiffe von 18 Franken pro Tonne im Jahre 1987 auf noch 11 Franken im ersten Quartal 1988. Es muss also etwas geschehen. Dessen sind wir uns bewusst.

Die Krise ist auch europapolitisch brisant, weil die EG die Rechte der Schweiz an der Rheinschiffahrt und am freien Zugang zum Meer in Frage stellen könnte.

Der Abbau macht uns Sorgen, und deshalb wollen wir jetzt das Gespräch führen und die Sache an die Hand nehmen. Das Ziel – so wie ich es heute sehe – muss sein: Erhalten eines leistungsfähigen Gütertransportes auf dem Rhein, auf einer gesunden betrieblichen Basis und mit möglichst grossem schweizerischem Einfluss.

Aber etwas möchte ich den Herren Wyss, Burckhardt und Weder zu bedenken geben: Es ist nicht nur ein Problem des Bundes, es ist auch ein Problem der Halbkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt. Diese beiden Kantone müssen auch Hand bieten für eine gute Lösung. Ihre Anliegen habe ich zur Kenntnis genommen. Ich werde sie bei den Gesprächen mit der Reederei einbringen.

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

Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr

La séance est levée à 12 h 40

Interpellation Wyss Paul Rheinhäfen beider Basel. Bahntarife

Interpellation Wyss Paul Ports rhénans des deux Bâle. Tarifs ferroviaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.430
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	791-794
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 390

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.