

rier, tandis qu'elle provoque des difficultés d'acheminement et des retards de trains aux CFF. L'augmentation du volume des marchandises à manipuler et la difficulté à obtenir des congés font que le personnel est surmené. Les clients, donc la population de notre pays, sont également irrités par les perturbations qui découlent de cette situation et par l'amointrissement des prestations de service.

Le Conseil fédéral est-il prêt à exhorter les CFF et les PTT à entreprendre un effort exceptionnel pour s'assurer le concours d'un personnel qualifié suffisant? Pourquoi n'accepte-t-on pas d'augmenter le nombre de villes et d'agglomérations dans lesquelles les agents touchent une allocation spéciale? Quelles autres mesures salariales, notamment en ce qui concerne la rémunération du travail de nuit et du travail dominical, prévoit-on de prendre pour pouvoir assurer le bon fonctionnement des PTT et des CFF?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Bäumlin Ursula, Béguelin, Bodenmann, Borel, Braunschweig, Brügger, Bundi, Carobbio, Danuser, David, Dünki, Euler, Fankhauser, Fehr, Günter, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jeanprêtre, Kühne, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Matthey, Müller-Aargau, Pitteloud, Rechsteiner, Seiler Rolf, Stapung, Thür, Ulrich, Weder-Basel, Wiederkehr (35)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. August 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1989

Es trifft zu, die gegenwärtige Hochkonjunktur bringt den Bund, allen vorab die Regiebetriebe PTT und SBB, erneut in Personalnöte. Am ausgeprägtesten trifft dies auf das Betriebspersonal zu. Es bereitet Mühe, genügend qualifiziertes Personal zu rekrutieren und das vorhandene zu behalten. Ein Hauptgrund liegt zweifellos in der nicht mehr begehrten unregelmässigen Arbeitszeit.

Diese Personalnot – und davon ist am generell angespannten Arbeitsmarkt nicht nur der Bund betroffen – zwingt schliesslich PTT und SBB zu vereinzelt und zum Teil befristeten Dienstleistungseinschränkungen. Bei den PTT treffen sie nur den Postbetrieb der grössten Städte und Agglomerationen. Dazu zählen

- die Aufhebung der Dringlichschalter in Stadtfilialen; bei den Hauptpostämtern wurden lediglich die Oeffnungszeiten dieser Schalter gekürzt;
- reduzierte Schalteröffnungszeiten und die Nichtbesetzung einzelner Schalter (die in den Sommermonaten deutlich schwächeren Schalterfrequenzen lassen diese Einschränkung ohne wesentliche kundendienstliche Nachteile zu);
- Schliessung von vier kleinen Filialen (von insgesamt 41) in der Stadt Zürich während der Sommerferien.

Die unter a. und b. hiervoor erwähnten Massnahmen werden selektiv und punktuell nur dort angeordnet, wo sie unausweichlich und zumutbar sind.

Bei den SBB dürfte die Teilschliessung oder Aufhebung einzelner Bahnstationen die Kundschaft am meisten treffen. Ferner verhindert der Mangel an Lokomotivführern den Einsatz dringend nötiger Entlastungszüge auf gewissen Linien.

Der Bundesrat beurteilt die gegenwärtigen Dienstleistungseinschränkungen indessen nicht als unzumutbar.

PTT und SBB treffen – auch ohne Aufforderung des Bundesrates – alle in ihre Zuständigkeit fallenden Massnahmen, die geeignet sein dürften, die Personalsituation zu verbessern und trotzdem möglichst die ganze Palette des Leistungsangebotes aufrechtzuerhalten. Dabei handelt es sich stets um eine Gratwanderung zwischen dem personalpolitisch/betriebsökonomisch Wünschbaren und dem politisch Tragbaren. Die Zuständigkeiten von PTT und SBB sind – insbesondere im Lohnsektor – begrenzt. Bis zu einem gewissen Grad sind es betriebsorganisatorische Eingriffe, die mithelfen sollen, die Personalprobleme zu lindern. Diese können dann aber zum erwähnten Dienstleistungsabbau führen. PTT und SBB haben

den Auftrag, die Personalsituation im Hinblick auf eine eventuelle Ausrichtung des Sonderzuschlags in weiteren Städten anhand von konkreten Vorgaben zu beurteilen. Der Bundesrat wird aufgrund der Ergebnisse gegebenenfalls die notwendigen Schritte im Rahmen der ihm übertragenen Kompetenz anordnen.

Der Bundesrat hat sich gegenüber dem Parlament verpflichtet, von der Möglichkeit zur Ausrichtung des Sonderzuschlags zurückhaltend Gebrauch zu machen bzw. ihn nur dort auszurichten, wo mit Genf vergleichbare Verhältnisse herrschen. Eingehende Abklärungen haben im Frühsommer 1989 den Bundesrat bewogen, auf die Forderungen der Personalverbände für Massnahmen auf 1. Juli 1989 nicht einzutreten.

Seit 1. Juli 1989 werden für Nachtdienst und unregelmässige Schichtung der Arbeitszeit höhere Vergütungen entrichtet. Zur Nachtarbeit zwischen 24.00 und 04.00 Uhr wird schon heute nebst der Vergütung auch ein Zeitzuschlag gewährt; eine Arbeitsgruppe des Eidgenössischen Finanzdepartementes erarbeitet gegenwärtig Vorschläge, wie der Anspruch auf Zeitzuschlag ausgedehnt werden könnte. Positive Auswirkungen wird für PTT und SBB ohne Zweifel der unter dem Eindruck der gegenwärtigen Personalnot gefällte Entscheid des Bundesrates haben, die ursprünglich für 1991 vorgesehene dritte Phase der Revision Aemterklassifikation auf 1990 vorzuverlegen. Erleichterungen sind ferner dann zu erwarten, wenn die Möglichkeiten für vergünstigte Darlehen zur Finanzierung von Wohneigentum an Versicherte der EVK breit zum Tragen kommen.

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

88.520

Interpellation Hubacher Rheinschiffahrt Navigation rhénane

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1988

Die Schweizerische Reederei und Neptun AG (SRN) gab an ihrer diesjährigen GV bekannt, dass sie ihre Flotte reduzieren, u.U. sogar ganz aufgeben will. Andere Reedereien sind mit diesem Beispiel bereits vorangegangen. Nachdem nun die grösste noch existierende schweizerische Reederei ihren Flottenbestand, der einst über 100 Einheiten ausmachte und heute noch 43 Schiffe umfasst, auf dem Rhein drastisch abbauen will, stellt sich die Frage der Bedeutung der Rheinschiffahrt für unser Land.

Ich ersuche den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

- Welche Bedeutung hat die Rheinschiffahrt für den Handelsverkehr im allgemeinen und für die Landesversorgung im speziellen?
- Ist die Annahme richtig, dass dank der Mannheimer Akte der Rhein als absolut freier Handelsweg auch für die Schweiz abgesichert ist und dass dieser Zugang in den EG-Raum mit dem geplanten EG-Binnenmarkt ab 1992 noch an Bedeutung gewinnen wird?
- Ist das besondere Interesse an der Rheinschiffahrt nicht auch an den grossen Finanzbeiträgen (ca. 200 Millionen Franken), die von der Schweiz im Laufe der Zeit für die Schiffbarmachung des Rheins unterhalb von Basel bewilligt worden sind, zu erkennen?
- Ist die Annahme richtig, dass die Schweiz ihre Rechte als Rhein-Anliegerstaat und ihre Mitarbeit z. B. in der wichtigen Zentralen Rheinkommission nur wirksam wahrnehmen kann, solange schweizerische Reedereien mit eigenen Schiffen auf dem Rhein präsent sind?
- Ist der Bund allenfalls bereit, zur Erhaltung der schweizeri-

schen Präsenz in der Rheinschiffahrt finanzielle Massnahmen vorzuschlagen bzw. eine Gesellschaft des öffentlichen Rechts (z. B. Beteiligung der SBB, Kommandit-AG usw.) mit Reedereiaufgaben zu beauftragen?

6. Besteht die Absicht, allenfalls auch Massnahmen zur Erhaltung der einzigen schweizerischen Schiffahrtsschule, die heute von der SRN betrieben wird, vorzusehen?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1988

La Compagnie suisse de navigation et Neptune SA a fait savoir, lors de son assemblée générale de cette année, qu'elle envisage de réduire sa flotte, voire de s'en défaire entièrement. D'autres armateurs ont déjà montré l'exemple. Puisque la principale société suisse de navigation encore existante désire réduire considérablement sa flotte rhénane, qui comportait à un moment donné cent unités et qui n'en a plus que 43, il faut se demander quelle importance la navigation sur le Rhin a encore pour notre pays.

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

1. Quelle est l'importance de la navigation rhénane pour le commerce en général et pour l'approvisionnement du pays en particulier?

2. Est-il exact qu'en vertu des conventions de Mannheim, le Rhin constitue pour la Suisse aussi une voie entièrement ouverte au commerce et que le libre accès aux pays faisant partie de la CE aura une importance accrue après la création, prévue pour 1992, du marché unique?

3. L'intérêt spécial que nous portons à la navigation rhénane n'est-il pas prouvé par les importantes subventions, d'un montant de 200 millions environ, qui ont été versées par la Suisse à plusieurs reprises afin de rendre le Rhin navigable en aval de Bâle?

4. Est-il exact que la Suisse ne peut effectivement défendre ses droits d'Etat riverain du Rhin et avoir voix au chapitre p.ex. au sein de l'importante commission centrale pour la navigation du Rhin qu'aussi longtemps que des navires battant pavillon suisse naviguent sur ce fleuve?

5. La Confédération est-elle prête, le cas échéant, à proposer des mesures financières afin d'assurer la présence de la Suisse sur le Rhin ou de charger une société de droit public (p. ex. par la participation des CFF ou par la création d'une société en commandite par actions) d'assumer les tâches incombant à une compagnie de navigation?

6. A-t-on l'intention de prévoir, le cas échéant, des mesures en vue de maintenir la seule école suisse de navigation existante, qui est actuellement dirigée par la Compagnie suisse de navigation et Neptune SA?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlín Richard, Bircher, Borel, Braunschweig, Carobbio, Fankhauser, Haller, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Matthey, Mauch Ursula, Stappung, Uchtenhagen, Ulrich (15)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Krise der Rheinschiffahrt ist keineswegs neu. Der Verdrängungswettbewerb wird aber immer härter, einmal auf dem Rhein selber, sodann zwischen Rheinschiffahrt und Bahn/Strasse. So sind im Laufe der Zeit verschiedene schweizerische Reedereien dazu übergegangen, ihren Flottenbestand zu reduzieren bzw. gänzlich aufzugeben oder praktisch nur noch «Alibi-Schiffe» zu unterhalten. Diese Reederei-Gesellschaften geschäften mit Mietschiffen bzw. spezialisieren sich auf Partikulare.

Auf diese Weise konnten Personal- und Betriebskosten eingespart werden, gleichzeitig ist damit aber der Konkurrenzkampf bis zu einem Vernichtungswettbewerb angeheizt und ist der Frachtzerfall, zusätzlich gefördert durch Schiffsüberkapazitäten, beschleunigt worden. In dieser allgemein ungünstigen Situation will nun die Schweizerische Reederei und Neptun AG (SRN) das Handtuch ganz oder teilweise werfen. Damit erreicht die Krise eine neue Dimension. Die Gefahr besteht effektiv, dass in Kürze praktisch keine Schiffe schweizerischer Reedereien mehr auf dem Rhein verkehren werden. Damit stellt sich die Grundsatzfrage: Welche Bedeutung hat die Rhein-

schiffahrt für die Schweiz, und welchen Preis ist der Bund allenfalls für deren Aufrechterhaltung bereit zu bezahlen? Sollte z. B. die SRN ihre Rheinflotte gänzlich aufgeben, was an internen Direktionsrapporten nicht ausgeschlossen wird, könnte das für die schweizerische Präsenz auf dem Rhein der Anfang vom Ende sein. In den vergangenen Jahrzehnten ist der Rhein nicht nur als Handelsweg, sondern vor allem für die Landesversorgung als bedeutsam eingestuft worden. Die Frage stellt sich, ob dem noch immer so ist. Sicher hat der Rhein für den Transport von Massengütern nicht mehr seine frühere Bedeutung (von der Tankerflotte abgesehen). Dafür wird die Rheinschiffahrt als freie Zufahrt in den EG-Raum im Blick auf den EG-Binnenmarkt ab 1992 für unser Land zusätzliche Bedeutung bekommen bzw. sollten wir diese nicht leichtfertig verspielen. In Fachkreisen wurde bisher immer erklärt, die Position der Schweiz, abgesichert durch die Mannheimer Akte, sei solange gut, solange es schweizerische Schiffe gebe. Wenn diese Annahme stimmt – alle Fakten sprechen dafür –, dann käme der Verlust der SRN-Flotte einer gehörigen Schwächung der schweizerischen Position in der Rheinschiffahrt gleich. Andererseits wäre auch nicht zu verantworten, Reedereifirmen einfach mit Bundesbeiträgen zu stützen. Vielmehr sollte der Bund Modelle entwickeln, wie eine schweizerische Rheinflotte gesichert werden kann, ohne dass schwer oder nicht kontrollierbare Bundesgelder eingeschossen werden. Denkbar wäre z. B. eine Kommandit-Aktiengesellschaft. Kommandit-Aktionäre sind Körperschaften des öffentlichen Rechts und gegebenenfalls interessierte Wirtschaftskreise. Die an einer solchen Kommandit-Aktiengesellschaft beteiligten Firmen betreiben als aktive Teilhaber die Reederei-Tätigkeiten mit ihrer bisherigen Flotte (einschliesslich Schiffpersonal) in gewohnter Weise weiter. Sie verpflichten sich, ihre ganzen Schiffahrtstätigkeiten, inkl. der Fremdbefrachtungen in allen Variationen, in das Soll und Haben der Kommandit-AG einzubringen. Das schiffahrtsbezogene Rechnungswesen und der entsprechende Zahlungsverkehr der beteiligten Reedereien werden administrativ und personell aus den Firmen ausgegliedert. Regelungen für Defizitdeckung/Gewinnausschüttung, Bestandesgarantie der Flotte, des GAV für das Schiffpersonal u. a. m. sind vorzusehen. Ein anderes Modell wäre die Einschaltung der SBB in das Reedereigeschäft.

So oder anders: Wenn der Rhein für die Schweiz entweder seine traditionelle Bedeutung für die Landesversorgung oder seine zukünftige als freie Wasserstrasse in den EG-Raum nach wie vor hat bzw. bekommen wird, dann gehört dazu auch eine schweizerische Rheinschiffahrt, die diesen Namen verdient. Ohne schweizerische Flotte wäre die schweizerische Präsenz auf dem Rhein mit den dazugehörenden Rechten nur noch eine platonische. Damit bleibt die Gretchenfrage zu beantworten: Ist der Rhein für unser Land von unverzichtbarer Bedeutung? Bei der negativen Alternative wäre wohl der volkswirtschaftliche Verlust höher als ein allfälliges finanzielles Engagement des Bundes.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 5. Dezember 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 décembre 1988

1. Heute werden ca. 20 Prozent der schweizerischen Importe über den Rhein abgewickelt. Dies unterstreicht das verkehrspolitische Gewicht des Rheins für unser Land. Die Bedeutung der Rheinschiffahrt ist in Friedenszeiten für die Schweiz gross. Sie kann aber im Falle von machtpolitischen Ereignissen in Europa abnehmen, da aus Gründen der bekannten militärpolitischen Lage die Rheinschiffahrt zwischen den Nordseehäfen und Basel sehr rasch stark erschwert, ja sogar verunmöglicht werden könnte. Im übrigen gibt es keine Güter, die nicht auf anderen Wegen als auf dem Rhein in die Schweiz transportiert werden könnten.

2. Die völkerrechtliche Ordnung der Rheinschiffahrt beruht auf der Schlussakte des Wiener Kongresses von 1815 und der dieser entsprechenden Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) von 1868. Diese statuiert die Freiheit der Schiffahrt «auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer». Durch das am 1. Februar 1985 in Kraft ge-

tretenes Zusatzprotokoll Nr. 2 wird überdies den «zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen», worunter die in einem EG-Staat oder der Schweiz eingetragenen Schiffe zu verstehen sind, das Recht zur Durchführung von Waren- und Personentransporten zwischen zwei am Rhein oder seinen Nebenflüssen gelegenen Plätzen (Rheinische Kabotage) vorbehalten. Die Akte ist unkündbar und kann nur durch einstimmigen Beschluss aller in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) vertretenen Staaten einschliesslich der Schweiz, die seit 1963 Signatarstaat der Akte ist, geändert werden. Aufgrund des Rheinregimes besteht somit – unter Einbezug der Schweiz – bereits ein einheitlicher Binnenmarkt, der weitgehend mit den Zielsetzungen der EG für 1992 übereinstimmt. Da das Rheinregime vornehmlich den freien Transport, nicht jedoch die freie Einfuhr von Waren gewährleistet, dürfte die Rheinschiffahrt in institutioneller Hinsicht bei der Verwirklichung des EG-Binnenmarktes keine wesentlichen Veränderungen erfahren; durchaus möglich erscheint indessen eine Zunahme des durch den Binnenmarkt erleichterten Warenaustausches unter EG-Staaten, was auch auf dem Rhein zu einem Anstieg der beförderten Güter führen dürfte. Insofern könnte das unserem Land durch die Mannheimer Akte garantierte Recht zur rheinischen Kabotage an Bedeutung gewinnen.

3. Die Schweiz hat für die Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse der Rheinwasserstrasse bis heute rund 150 Millionen Franken aufgewendet. Davon haben rund 85 Prozent der Bund und 15 Prozent die Kantone Basel-Stadt und Basellandschaft beigetragen. Das finanzielle Engagement und damit das Interesse der Schweiz gründet sich hauptsächlich auf der Erkenntnis, wonach durch die Verbindung mit dem Meere die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Landes gestärkt werden kann.

Ging es vorerst darum, den ganzjährigen Anschluss der Basler Rheinhäfen sicherzustellen, verfolgten die weiteren finanziellen Beteiligungen den Zweck, die technischen Voraussetzungen der Befahrung der Rheinwasserstrasse und damit auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Rheinschiffahrt nach Basel zu verbessern.

4. Die Rechte der Schweiz als Anliegerstaat am schiffbaren Rhein ergeben sich, was die Rheinschiffahrt anbelangt, im wesentlichen aus der Mannheimer Akte und wurden in diesem Zusammenhang bereits unter Ziffer 2 dargelegt. Diese Rechte bleiben bestehen, gleichgültig ob sie ausgeübt werden oder nicht. Der Sitz und das Stimmrecht der Schweiz in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), die bindende Beschlüsse nur einstimmig fassen kann, sind ebenfalls in der Mannheimer Akte verankert und sind für unser Land gesichert. Was allerdings die konkrete Wahrnehmung dieser Rechte im Rahmen der ZKR und die Mitarbeit der schweizerischen Delegation in dieser Organisation anbelangt, so dürfte die Schweiz doch bei einem erheblichen Rückgang des Marktanteils ihrer Rheinflotte mit grosser Wahrscheinlichkeit an Gewicht verlieren. Neben wirtschaftlichen und politischen Gründen ist auch der mit einem Flottenrückgang verbundene Verlust von Fachwissen zu berücksichtigen, was zur Folge hat, dass eine Delegation ihre Auffassung in der Debatte nicht mehr mit der gleichen Ueberzeugungskraft vertreten kann.

5. Die hauptsächlichsten Probleme, die sich der Rheinschiffahrt heute stellen, begründen sich mit der Ueberkapazität an Schiffsraum und dem damit in einem direkten Zusammenhang stehenden Frachtenzerfall.

Somit muss der Bund in erster Linie versuchen, die Rahmenbedingungen für die schweizerische Rheinschiffahrt zu verbessern. Unter diese Rahmenbedingungen fallen nach Auffassung des Bundesrates folgende Massnahmen:

– Kombiniertes Verkehr

Der Bundesrat hat die Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge auf die Rheinschiffahrt ausgedehnt. Dies bedeutet, dass für Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag von Grosscontainern zwischen dem Rhein und der Schiene Beiträge ausgerichtet werden können. Die Finanzierung solcher Infrastrukturen wird damit erleichtert.

– Koordinierte Abwrackregelung

Die mit der Wahrung der Mannheimer Akte betraute Zentral-

kommission ist Garant der freien Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen. Der Bundesrat hat sich im Rahmen dieser für unser Land bedeutenden Organisation stets für optimale Rahmenbedingungen eingesetzt, Vorschläge zur Reduktion der Ueberkapazitäten unterbreitet (Stillegungsbegehren) und wird sich auch weiter mit Nachdruck für eine Verminderung der temporären und strukturellen Ueberkapazitäten in der Rheinschiffahrt einsetzen.

Die EG-Kommission hat Abwrackmassnahmen vorgeschlagen. Der Bundesrat wird sich weiterhin bemühen, dass diese Idee in der Zentralkommission gemeinsam mit der EG und unter Mitwirkung des Gewerbes konkretisiert wird, und unterstützt die rasch fortschreitenden Beratungen. Auch ist er bereit, ein entsprechendes Zusatzprotokoll zur Mannheimer Akte (sie muss bezüglich der vorgesehenen Zwangsbeiträge der Schiffseigentümer in die nationalen Abwrackfonds und der Beschränkung des Zugangs zum Rheinschiffahrtmarkt angepasst werden) nach dessen definitiver Verabschiedung durch die Zentralkommission dem Parlament vorzulegen.

Was die Vorfinanzierung eines schweizerischen Abwrackfonds betrifft, muss vorläufig abgewartet werden, welcher Lösung die beteiligten Staaten zustimmen werden, wobei bezüglich der Modalitäten ein einheitliches Modell vorgesehen werden muss, um Marktverzerrungen und Diskriminierungen zu vermeiden.

– Diplomatische Schritte

Wiederholt und nachdrücklich wurde von Seiten des Bundes gegen verschiedene, mit dem Grundsatz der freien Rheinschiffahrt nicht vereinbare Massnahmen wie geschlossene Binnenmärkte, obligatorische Befrachtungssysteme, Neubausubventionen oder Mehrwertsteuererhebungen Stellung genommen. Die Interventionen erfolgten in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bzw. bei den verantwortlichen Regierungen; die erwähnten Probleme werden auch in die Beratungen über Massnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Rheinschiffahrt einbezogen. Diplomatische Schritte werden unter dem Gesichtspunkt der internationalen Zusammenarbeit in der Rheinschiffahrt, soweit sie sich als zweckmässig und der Sache förderlich erweisen, weiterhin unternommen, vor allem auch im Hinblick auf die von der EG für 1992 angestrebten Liberalisierungsmassnahmen. Wie Vertreter des Schiffsverkehrs erklärten, wird sich auch der EG-Binnenmarkt eher positiv auf die schweizerische Rheinschiffahrt auswirken, indem u. a. das in der BRD praktizierte System der geschützten Frachten für Transporte zwischen deutschen Binnenhäfen oder das niederländische «Tour de Rôle-System» abgeschafft werden sollen.

– Abschaffung des Tarifkilometerzuschlags

Der Bundesrat ist ebenfalls bereit, im Hinblick auf den Ablauf des Bundesbeschlusses über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr im Jahre 1992 die Abschaffung des Tarifkilometerzuschlags in den Rheinhäfen neu zu überprüfen. Diese Massnahme wurde seinerzeit vom Parlament abgelehnt.

Andererseits muss der Bundesrat aus prinzipiellen Erwägungen eine Unterstützung der schweizerischen Rheinschiffahrt aus Bundesmitteln, sei es in Form einer direkten oder indirekten Subventionierung, sei es in Form einer Uebernahme der Rheinflotte durch den Bund oder die SBB, ablehnen. Diese Massnahmen würden in keiner Art und Weise das Problem der Ueberkapazität und der damit im Zusammenhang stehenden ungenügenden Frachtraten lösen. Zudem haben die Vorabklärungen gezeigt, dass selbst in Kreisen des Rheinschiffahrtsgewerbes solche Hilfeleistungen umstritten sind.

6. Es wäre begrüssenswert, wenn die schweizerische Schiffschule erhalten bliebe. Es stellt sich jedoch die Frage, ob noch eine genügende Schülerzahl vorhanden sein wird, wenn die Schweizerische Reederei und Neptun AG (SRN) ihren Flottenbestand auf 15 Schiffe reduziert. Auch in bezug auf das von der SRN gestellte Lehrpersonal stellt sich eine ähnliche Frage. Grundsätzlich halten wir fest, dass die Schülerzahl schon in den letzten Jahren ständig abgenommen hat. Es scheint, dass das Interesse der Jugend für diesen Berufszweig seit einiger Zeit stark im Abnehmen begriffen ist. Für zukünftige Interessenten würden bei der Schliessung der schweizerischen

Schiffahrtsschule ausländische Ausbildungsmöglichkeiten als Alternative zur Verfügung stehen.

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

88.750

Interpellation Hildbrand Varroatose-Bekämpfung Lutte contre la varroase

Wortlaut der Interpellation vom 5. Oktober 1988

In den letzten Monaten hat die starke Zunahme der Bienen-seuche (Varroatose) vor allem die Imker-, Landwirtschafts- und Forschungskreise aufgeschreckt. Die zirka 25 000 Imker und mit ihnen die gesamte Landwirtschaft haben gemäss Schätzungen der Fachleute in den letzten Jahren Schäden in der Höhe von über 24 000 000 Franken erlitten. Der Imker hat gemäss statistischen Angaben bei einem total ausfallenden Bienenvolk einen Verlust von zirka 250 Franken zu tragen. Bei den zirka 23 300 in der Schweiz an dieser Krankheit befallenen Bienenvölkern und der Annahme eines 25 prozentigen Totalausfalls ergibt dies einen geschätzten Verlust von zirka 14 000 000 Franken.

Immer noch häufen sich bei den Kantonstierärzten die Meldungen von neu befallenen Gebieten und die Ausscheidungen von Varroato-Schutzzonen. Die Imker, zum grossen Teil Amateur-Imker, sind durch die vorgesehenen Massnahmen und die Tierseuchenverordnung des Bundes in ihrer Aktivität und in ihrem Aktionsradius eingeschränkt. Das Eidgenössische Forschungsamt, Sektion Bienen, ist sich der ernsthaften Gefahr und deren Ausweitung bewusst. Derzeit werden zwar in verschiedenen Ländern chemische und biologische Bekämpfungsmethoden propagiert. Von den Fachleuten werden diese kritisch beurteilt und in Frage gestellt, da vor allem bei den chemischen Präparaten mit Rückständen im Honig zu rechnen ist.

Die explosionsartige Ausweitung mit den bereits nachweisbaren Schäden zwingt zu raschem Handeln und zur Entwicklung von wirkungsvollen Anti-Varroato-Strategien.

Ist der Bundesrat bereit:

1. die eingesetzten chemischen Präparate einer Tauglichkeitsprüfung zu unterziehen?
2. offenzulegen, inwieweit die Rückstände im Honig schädlich sind und ob dieser noch dem Lebensmittelgesetz und den einschlägigen Verordnungen entspricht?
3. die Forschung im Kampf gegen die Varroa-Milben zu intensivieren und die Informations-Kampagne auszuweiten?
4. für das Budget 1989 und die folgenden Jahre genügend Mittel zur Verfügung zu stellen, damit durch intensive Forschung eine rasche Gegenwirkung erzielt werden kann?
5. zu prüfen, ob stark geschädigte Imker für den massgeblichen Ernteausfall und vor allem für den Wiederaufbau der Bienenvölker entschädigt werden können?

Texte de l'interpellation du 5 octobre 1988

La recrudescence prononcée de l'épizootie des abeilles (varroase) enregistrée ces derniers mois a vivement inquiété les milieux de l'apiculture, de l'agriculture et de la recherche. Les quelque 25 000 apiculteurs, et avec eux l'ensemble de l'agriculture, ont subi ces dernières années un préjudice d'un montant total de plus de 24 000 000 de francs, selon les estimations des spécialistes. Les statistiques indiquent que pour chaque ruche disparue, l'agriculteur enregistre une perte de 250 francs environ. Si l'on admet que des 23 300 ruches touchées par cette maladie en Suisse, 25 pour cent sont irrémédiable-

ment condamnées, le préjudice total peut être estimé à 14 000 000 de francs.

Les vétérinaires cantonaux sont avisés sans cesse de nouvelles régions touchées et de la contamination de zones jusqu'alors protégées du varroa. Les apiculteurs, amateurs pour la plupart, voient leur activité et leur champ d'action limités par les mesures prévues et l'ordonnance fédérale sur les épizooties. La section apicole de la station de recherches de Liebefeld est consciente de ce danger et de son aggravation. Différents pays préconisent actuellement des méthodes chimiques et biologiques de lutte contre l'épizootie critiquées par les experts: on ne peut exclure en effet des résidus de ces produits dans le miel, surtout pour ce qui est des préparations chimiques.

La propagation explosive de la maladie et l'ampleur des dégâts constatés obligent à prendre rapidement des mesures et à développer une stratégie efficace de lutte contre le varroa. Le Conseil fédéral est-il prêt:

1. à soumettre les préparations chimiques employées à un test d'aptitude?
2. à informer sur le danger présenté par les résidus de ces produits dans le miel et sur la conformité de ce dernier aux dispositions des lois et ordonnances sur les denrées alimentaires?
3. à développer la recherche en matière de lutte contre le varroa et à intensifier la campagne d'information?
4. à débloquer, sur les budgets de 1989 et des années suivantes, des crédits suffisants au lancement d'une contre-offensive rapide par intensification de la recherche?
5. à examiner la possibilité de dédommager les apiculteurs de leurs importantes pertes sur récoltes, et surtout de les aider à reconstituer leurs ruches?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 23. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988

Die einzelnen Fragen der Interpellation können wie folgt beantwortet werden:

1. Präparate zur Bekämpfung von Bienenkrankheiten dürfen – wie alle anderen Tierheilmittel – erst in den Verkehr gebracht werden, wenn sie von der Interkantonalen Kontrollstelle für Heilmittel registriert wurden. Mittel, die gegen staatlich bekämpfte Tierseuchen – dazu zählt auch die Varroatose – eingesetzt werden, müssen nach Artikel 24 der Tierseuchenverordnung vom 15. Dezember 1967 zusätzlich vom Bundesamt für Veterinärwesen bewilligt werden. Die Zulassung wird nur solchen Mitteln erteilt, deren Wirkung wissenschaftlich begründet ist. Zurzeit sind vier Präparate zur Bekämpfung der Varroatose zugelassen.

2. Das Bundesamt für Gesundheitswesen hat für drei dieser vier Präparate Grenzwerte für Rückstände im Honig festgelegt:

Apitol – 0,5 mg pro kg Honig; Perizin – 0,05 mg pro kg Honig; Folbex VA – 0,2 mg pro kg Honig.

Für Ameisensäure, das vierte zugelassene Präparat gegen Varroatose, wurde kein Grenzwert festgelegt, da dieser Stoff natürlicherweise und in Mengen bis zu 700 mg pro kg im Honig vorkommen kann. Die Erhöhung der Rückstände nach sachgemässer Behandlung mit Ameisensäure macht einen geringen, für die menschliche Gesundheit nicht relevanten Anteil des natürlichen Vorkommens dieses Stoffes im Honig aus. Bei vorschriftsgemässer Anwendung ist gewährleistet, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden. Untersuchungen, z. B. im kantonalen Laboratorium von Bern (1987) haben gezeigt, dass die Wirkstoffe der zugelassenen Akarizide (d. h. Milbenbekämpfungsmittel) im Honig nur in äusserst geringen Spuren vorkommen.

3. Die Sektion Bienen der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Milchwirtschaft in Liebefeld erforscht die Varroatose seit fünf Jahren intensiv. Sie informiert in zahlreichen Kursen,

Interpellation Hubacher Rheinschiffahrt

Interpellation Hubacher Navigation rhénane

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.520
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1764-1767
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 847

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.