

J'aimerais relever aujourd'hui un élément entièrement nouveau en ce qui concerne Creys-Malville: la France, non pas à cause des risques potentiels spécifiques à cette entreprise, mais à cause des coûts de production du super-régénérateur de Creys-Malville, la France, donc, a décidé d'interrompre la production de ce dernier dans sa fonction de super-régénérateur ou surgénérateur, et de le transformer en une usine de production atomique traditionnelle, diminuant par là considérablement les risques que cette entreprise pourrait faire courir à la Suisse et à toute la région avoisinante. C'est un élément nouveau dans l'appréciation et, enfin, c'est aussi une preuve que cette technique mise au point a peut-être abouti à la reconnaissance d'un non-sens économique. La décision française a été prise pour des raisons strictement économiques et financières, la production de l'énergie à Creys-Malville ayant atteint des prix tels qu'elle n'était pas compétitive sur le marché international de l'énergie. Un danger est au moins écarté, ce qui n'a pas empêché la science d'avancer dans le domaine de la recherche, en particulier en ce qui concerne la création de ces surgénérateurs.

Le Conseil fédéral vous invite à entrer en matière et à ratifier l'accord que nous avons signé avec la France, dans le sens du respect du traité de non-prolifération que nous avons signé pour permettre aux entreprises qui utilisent des combustibles nucléaires de pouvoir continuer de s'approvisionner et de faire traiter une partie de leurs déchets. Nous rappelons que ces accords ne sont pas contraignants, que les entreprises suisses ne sont pas dans l'obligation d'acquiescer et de traiter avec la France et qu'elles peuvent le faire avec d'autres Etats avec lesquels nous avons déjà signé des traités similaires.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes  
Dagegen

33 Stimmen  
3 Stimmen

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

89.050

## **Rheinschiffahrt. Abkommen Navigation du Rhin. Convention**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 16. August 1989 (BBI III, 330)  
Message et projets d'arrêté du 16 août 1989 (FF III, 325)

Beschluss des Nationalrates vom 2. Oktober 1989  
Décision du Conseil national du 2 octobre 1989

*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

Frau **Meier** Josi, Berichterstatterin: Die beiden in der Botschaft 89.050 vorgelegten Bundesbeschlüsse befassen sich mit wirtschaftlichen Problemen der Rheinschiffahrt. Zuviel Schiffsraum hatte den Zusammenbruch der Frachtpreise zur Folge. Sie sanken oft unter die Selbstkosten. Dumpingpreise bestimmter Bahnen sollen die Misere noch verschärft haben. In dieser Krise handelten Vertreter der EG mit der Zentralkommission für Rheinschiffahrt als Selbsthilfeaktion eine Abwrackaktion aus. Sie umfasst zwei Elemente:

Aus obligatorischen Beiträgen aller Schifffahrtstreibenden aus den Anliegerstaaten und aus Belgien sollte ein Fonds geäuft werden, aus welchem für jedes verschrottete Schiff eine Abwrackprämie zu zahlen war.

Zweiter Kernpunkt ist eine Marktzugangsbeschränkung. Neuer Schiffsraum sollte nur noch in Betrieb genommen werden können, wenn gleichzeitig alter ohne Abwrackprämie verschrottet würde.

Ganz blieb es allerdings nicht bei der reinen Selbsthilfeaktion. Die beteiligten Staaten müssen zinslose Vorschüsse zur Deckung der Prämien ausrichten, da das konzentrierte Abwracken ja am Anfang der Aktion steht – es soll in den ersten Monaten des nächsten Jahres abgeschlossen werden – und weil die Rückerstattung durch die gebeutelten Schiffer zehn Jahre Zeit beansprucht.

Diese Strukturbereinigungsmassnahmen stehen nun im Widerspruch zur Schifffahrtstfreiheit, wie sie die Revidierte Rheinschiffahrtsakte vorsieht. Deshalb wurde noch ein Zusatzprotokoll Nummer 4 zu dieser Akte nötig, welches die Aktion als zeitlich begrenzte Ausnahme akzeptiert. Vorgesehen ist – wie erwähnt – eine Dauer von nur zehn Jahren. Die beteiligten Staaten haben das Paket vorläufig schon Mitte Mai 1989 eingeführt. So gelang es, auf allen europäischen Wasserstrassen im Bereich der EG koordiniert vorzugehen.

Was bewegte nun die Schweiz, sich diesen Massnahmen anzuschliessen, selbst den provisorischen? Ihre Schiffe machen nur etwa 3,5 Prozent der ganzen Rheinflotte aus, und sie sind zum grössten Teil schon erneuert. Es gibt aber genügend Gründe fürs Mitmachen:

Vorab sind wir auch daran interessiert, dass sich die Ertragslage aller Transporteure auf dem Rhein verbessert.

Ferner gilt es, die Einheit des Rheinregimes zu bewahren, welches an sich den ungehinderten, allerdings nicht den ruinösen Wettbewerb sichern will. Deshalb ist die Vorlage auch marktwirtschaftlich vertretbar.

Die Wirtschaftsartikel unserer Verfassung stehen zudem auf dem Standpunkt, dass Ausnahmebestimmungen sich zum Schutze gefährdeter Wirtschaftszweige ausnahmsweise rechtfertigen lassen.

Vor allem aber gilt es, im Sinne der europäischen Solidarität zu handeln. Das heisst, dass Umgehungshandlungen über die Schweiz verhindert werden müssen. Es darf nicht vorkommen, dass sich unterstellte Schiffsbetreiber aus der EG in das Schweizer Register umschreiben lassen, damit sie keine Fondsbeiträge mehr zahlen müssen und beliebig neuen Schiffsraum auf den Rhein bringen können.

Hat die Schweiz schon im letzten Jahrhundert bei der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte mitgemacht, dann steht es ihr heute gut an, weiter zu diesem historischen Integrationswerk zu stehen. Schliesslich können wir hier unter Beweis stellen, dass wir unsere Verkehrspolitik wirklich europäisch verstehen. Was soll das Ganze kosten? Der Vorschuss beträgt 13,5 Millionen Franken. Der wird zurückgezahlt. Was uns hängenbleibt, ist zweierlei: der Zinsverlust auf die vorgeschossenen Beträge und gewisse Administrationskosten. Sie sind mit 55 000 Franken für 1990 und mit je 30 000 Franken in den folgenden Jahren veranschlagt. Das ist angesichts der vielen Vorteile der Rheintransporte zu verkraften. Ich erwähne davon nur zwei: Auf diesem Weg werden rund 20 Prozent unserer Importe bewältigt. Die Rheinschiffahrt ist also sehr wichtig. Zweitens sind die Schifftransporte eine Wohltat für unsere Umwelt, energiesparend und leise.

Ich betone aber nochmals: Am meisten empfiehlt sich das Massnahmenpaket als wichtiger Mosaikstein in einer konsequenten, europäisch integrierten Verkehrspolitik. Unsere Kommission empfiehlt Ihnen daher einstimmig, wie das schon

der Nationalrat tat, auf die Vorlage einzutreten und den beiden Bundesbeschlüssen über das Zusatzprotokoll zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte und über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschiffahrt zuzustimmen.

**Miville:** Binnen-Endpunkt der Rheinschiffahrt sind die Häfen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie werden es daher verstehen, dass ich als Vertreter von Basel-Stadt in diesem Rat das Bedürfnis habe, mich zu diesem Zusatzprotokoll zu äussern.

Die Kommissionspräsidentin, der ich für ihre Darstellung der Situation dankbar bin, hat es gesagt: Die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt ist schlecht. Die Ueberkapazität an Schiffsraum drückt die Frachtpreise. Die EG und die Rheinzentral-Kommission prüfen seit 1987 diese Form der Selbsthilfe, nämlich die Abwrackaktionen. Sie sollen nun ab 1989 zehn Jahre lang laufen.

Seit Frühjahr 1989 liegen die Beschlüsse vor. Es handelt sich wirklich um eine Selbsthilfe der beteiligten Wirtschaft. Die Unternehmungen der Rheinuferstaaten und Belgiens zahlen in Fonds ein; aus diesen Fonds werden die Prämien pro verschrottetes Schiff bezahlt, und neue Schiffe werden nur zugelassen, wenn entsprechender Schiffsraum ohne Prämie verschrottet wird. Die Staaten öffnen zu Beginn die Fonds zinslos, aber das wird zurückerstattet. Als Staatsbeitrag kann man im wesentlichen nur den Zinsverlust bezeichnen, den unser Land hinzunehmen gewillt ist. Er lässt sich auf 2 Millionen Franken beziffern. Das Zusatzprotokoll soll ab 19. Mai 1989 wirksam werden, rückwirkend, um jede Spekulation auszuschliessen – denn auch mit Schiffen kann man spekulieren – und im Gleichzug mit anderen westeuropäischen Wasserstrassen, wo diese EG-Massnahme schon seit dem 28. April 1989 gilt.

Mir scheint, was hier vorgeschlagen wird, ein guter Lösungsansatz zu sein. Wenn 10 bis 15 Prozent des Schiffsraums auf dem Rhein eliminiert werden, wird dieser Wirtschaftszweig vielleicht wieder rentabel betrieben werden können. Nur noch dreieinhalb Prozent der Rheinflotte sind Schweizer Schiffe. Es war vielleicht von unseren Reedereien nicht klug, alle älteren Einheiten an die Konkurrenz zu verkaufen. Worunter leidet die Rheinschiffahrt?

1. Was die flüssigen Brenn- und Treibstoffe angeht, leidet sie unter neuen Transportmöglichkeiten, also Pipelines, wogegen an sich nichts einzuwenden ist.

2. Sie leidet aber auch, und das muss hier einmal mehr deutlich gesagt werden, unter den Dumpingpreisen der staatssubventionierten Bahnen, also unter Dumpingpreisen, die auf Kosten der Steuerzahler gehen.

Immer noch kommt mengenmässig ein Fünftel der Schweizer Importe über die Basler Häfen ins Land. Dieser Anteil sollte nicht weiter absinken, und zwar aus den verschiedensten Gründen wie der Landesversorgung, weiterer Mitsprache unseres Landes in der Rhein-Zentralkommission, das heisst im Rheinregime, und auch aus Gründen der Oekologie. Ein Containerschiff befördert mit drei Mann Besatzung so viel wie drei Güterzüge der Bahn oder über hundert Lastkraftwagen. Dabei macht das Schiff weniger Lärm und produziert weniger Abgase als die LKW, und es verbraucht pro Tonne weniger Energie als die Bahn und natürlich erst recht weniger als die Lastwagen.

Die Schweiz hat fast nur noch modernste Schiffe. Die älteren sind entweder verkauft oder infolge der Schiffsregisterrevision in ihre Ursprungsländer zurückverwiesen worden. Daraus resultiert, dass Schweizer Schiffsraum zum Abwracken nicht mehr gross in Frage kommt. Dennoch müssen wir hier mitmachen, damit es nicht zu Umgehungen kommt, indem man Schiffe bei uns registriert, um nicht in einen Fonds zahlen zu müssen und um neue Schiffe in Betrieb nehmen zu können, ohne abzuwracken.

Die Mannheimer Akte von 1886 ist ein liberales Vertragswerk. Es muss zur Realisierung dieser Aktion mit einem Zusatzprotokoll ausgestattet werden, um Abgaben zu statuieren, denn gerade für den Kampf gegen solche Abgaben ist die Akte unter anderem ins Leben gerufen worden. Die Aktion muss schnell

anlaufen, um zu vermeiden, dass mit altem Schiffsraum spekuliert wird. Schiffe sind hypothezierbar. Man kann mit ihnen noch besser spekulieren als mit Häusern, weil sie transportierbar sind.

Es wurde und wird jetzt immer noch kräftig neuer Schiffsraum gebaut, weil später nur derjenige in Betrieb gesetzt werden kann, der Einheiten entspricht, die dann gleichzeitig abgewrackt werden. Zum Glück gibt es nicht mehr Werften am Rhein, so dass dem Neubau Grenzen gesetzt sind.

Was wir hier beschliessen, ist europakonform im Sinne dessen, was jetzt ständig von uns verlangt wird. Wir hören von den gewaltigen Verkehrszunahmen im europäischen Nord-Süd-Gütertransit, von den Verkehrszunahmen, die für den Beginn des nächsten Jahrhunderts prognostiziert werden. Da dürfen wir wohl damit rechnen, dass die Schiffahrt bezüglich nicht zeitkritischer Massengüter ihren Teil davon zur Beförderung erhalten wird. Aus den Gründen, die ich erwähnt habe, wäre dies auch zu begrüssen, und in diesem Sinne dient die Botschaft 89.050 und dienen die von ihr empfohlenen Beschlüsse diesem Anliegen.

Ich empfehle Eintreten und Zustimmung.

**M. Felber,** conseiller fédéral: Je remercie les orateurs qui se sont exprimés, la présidente de la Commission des affaires étrangères et M. Miville demandant de soutenir ce projet.

Le Conseil fédéral est tout à fait conscient qu'il s'agit d'une entorse à la liberté de la navigation sur le Rhin, mais que cette mesure est nécessitée par l'importance, pour notre pays, de maintenir une flotte rhénane suisse. A cet effet, nous rappelons dans le message qu'environ 20 pour cent des importations de la Suisse arrivent par voie d'eau, c'est-à-dire par le Rhin.

En outre, nous tenons à préciser que la mise en oeuvre de ces mesures aura vraisemblablement lieu dans les tout premiers mois de l'année 1990 déjà. En effet, c'est pour permettre une action rapide d'assainissement de l'ensemble des flottes rhénanes nationales que nous demandons de ratifier le protocole additionnel numéro 4 à la Convention pour la navigation du Rhin, de manière que nous puissions très rapidement procéder au déchargement de certains bateaux et que, pendant les dix ans de validité de ce protocole additionnel, les primes qui seront versées par les propriétaires de bateaux rembourseront les primes de déchargement qui auront été payées par les divers fonds nationaux dont celui de notre pays.

Nous vous remercions donc de bien vouloir accepter les propositions qui vous sont soumises.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

**Bundesbeschluss betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte**  
**Arrêté fédéral concernant le Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

38 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

**Bundesbeschluss über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt**  
**Arrêté fédéral sur la mise en oeuvre de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane**

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 – 7**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 – 7**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 39 Stimmen  
 (Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

89.589

**Postulat Huber**  
**Oeffentliche Hilfe an Polen**  
**Aide publique à la Pologne**

*Wortlaut des Postulates vom 18. September 1989*

Der Bundesrat wird eingeladen, dem polnischen Volk und seiner Regierung mit den ihm zur Verfügung stehenden humanitären, wirtschaftlichen und politischen Möglichkeiten zu helfen.

*Texte du postulat du 18 septembre 1989*

Le Conseil fédéral est invité à porter assistance au peuple et au gouvernement polonais par les moyens dont il dispose sur les plans humanitaire, économique et politique.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Cavelti, Cottier, Danioth, Delalay, Dobler, Iten, Jelmini, Küchler, Lauber, Meier Josi, Reichmuth, Roth, Rüesch, Schmid, Simmen, Ziegler, Zumbühl (17)

**Huber:** Zusammen mit 17 Mitunterzeichnern habe ich am 18. September 1989 den Bundesrat eingeladen, dem polnischen Volk und seiner Regierung mit den ihm zur Verfügung stehenden humanitären, wirtschaftlichen und politischen Möglichkeiten zu helfen. Wir standen und stehen unter dem Einfluss von epochalen Ereignissen. Eine nichtkommunistische Regierung führt ein Land im Osten, das allerdings mit schweren Problemen zu kämpfen hat. Das erklärt auch die Beschränkung des Postulats auf Polen und den Akzent des schnellen Handelns. Andererseits haben Sie selber, Herr Bundesrat Felber, anlässlich Ihrer Polenreise vom 6. bis zum 8. Februar 1989 zur Zeit des «runden Tisches», also noch unter der alten Regierung, in einer eindringlichen Rede in Polen auf die geschichtlichen Beziehungen zwischen diesem Land und der Schweiz hingewiesen. Es sind in der Tat menschliche Beziehungen, kulturelle Beziehungen, die Erinnerungen an die internierten Polen und ihre Leistungen in der Schweiz im Zweiten Weltkrieg. Staatssekretär Klaus Jacobi hat in einer bemerkenswerten Rede in Bern am 25. September dieses Jahres zum Thema «Osteuropa – eine Herausforderung für die Schweiz» gesprochen. Er hat damals zutreffend, wie mir scheint, die Not Polens beschrieben, die Dringlichkeit einer

Nahrungsmittelhilfe, die massive Aussenverschuldung, das Bedürfnis nach Investitionen. Er hat es aber auch nicht unterlassen, wie es sich für Aussenpolitik gehört, auf schweizerische Interessen hinzuweisen; schweizerische Interessen an einer neuen Stabilität in Europa, Achtung der Menschenrechte und Herbeiführung pluralistischer Systeme.

Sehr aufschlussreich scheinen mir auch die Einsichten, die unsere Parlamentspräsidenten Reymond und Iten, nebst unangenehmen Erlebnissen der eine, mit sich nach Hause brachten. Herr Iten hat in einem Pressegespräch auf die katastrophale Versorgungs- und Wirtschaftslage hingewiesen, ebenso die starke Umweltverschmutzung, die in Polen herrscht. Andererseits haben wir vernommen, dass die derzeitige Regierung bei der Bevölkerung, solange sie gewisse Leistungen aufweisen kann, über grosses Ansehen verfügt und dass besonders die materielle, aber auch die geistige und politische Hilfe des neutralen Kleinstaates Schweiz in Polen gefragt ist. Entsprechend dieser Grundhaltung, abgestimmt mit der Gruppe der 24, hat der Bundesrat im Sinn unseres Vorstosses einem Gesuch Folge geleistet und der polnischen Regierung am 2. Oktober 1989 als Sofortmassnahme eine Nahrungsmittelhilfe im Werte von 5 Millionen Franken bewilligt und teilweise bereits geliefert.

Grundlegend ist sodann die Botschaft des Bundesrates über eine verstärkte Zusammenarbeit mit osteuropäischen Ländern und entsprechende Soforthilfemassnahmen, die uns in den letzten Tagen zugeleitet wurde. Bereits eine notgedrungen rasche Durchsicht zeigt, dass der Bundesrat bereit ist, den Intentionen des Postulates relativ kurzfristig gerecht zu werden. Den Medien ist zu entnehmen, dass der Bundesrat damit rechnet, dass in der Märzsession seitens des Parlaments entschieden werden kann. So lange, glaube ich, kann gewartet werden, um so mehr als sich auch private Hilfe und diejenige anderer Staaten auswirken werden.

Immerhin steht uns und den Polen der Winter ins Haus. Sollte sich die Versorgungslage weiter verschlechtern, so denke ich, dass der Bundesrat, was er in seiner Botschaft im übrigen antrönte, von seinen Kompetenzen im humanitären Sektor Gebrauch macht und Polen weitere Soforthilfe im Rahmen der humanitären Hilfe zukommen lässt.

Ich bitte Sie daher, das Postulat zu überweisen.

**M. Felber,** conseiller fédéral: Le Conseil fédéral accepte, je dirai presque naturellement, le postulat de M. Huber, conseiller aux Etats, qui est limité à la Pologne. Nous devons bien admettre que, des pays en transformation de l'Europe de l'Est, la Pologne est celui qui se trouve actuellement dans la plus mauvaise et notamment la position la plus faible des positions, sur le plan économique, quant à la distribution des biens de consommation indispensables à maintien même de la santé de ses habitants.

Cette constatation a été faite par l'ensemble des pays occidentaux: Europe, Etats-Unis, Canada, Australie et Japon. C'est donc tout naturellement que le groupe des Vingt-quatre – à savoir les 24 pays de l'OCDE – après la déclaration du sommet de l'Arche à Paris, a décidé de favoriser, dans un premier programme d'aide coordonné par la Commission des Communautés à Bruxelles, les deux premiers pays engagés dans la voie de réformes politiques et économiques, la Pologne et la Hongrie, en sachant clairement, je le répète, que la Pologne se trouve dans une situation économique précaire et souffre de conditions d'approvisionnement extrêmement difficiles. Je ne vous cache pas que la grande difficulté que nous allons rencontrer sera de satisfaire les premiers besoins et rassurer la population des pays que nous allons appuyer dans leurs réformes, en leur faisant comprendre qu'une longue route est ouverte devant eux et que nous ne pourrons pas, en quelques mois voire en quelques années, leur faire transformer leurs structures politiques et économiques et rattraper leur 45 ans de retard.

Nous avons rencontré beaucoup de représentants de la Pologne et de la Hongrie, les deux pays sur lesquels vont se pencher en priorité les 24 et la Communauté. Nous pouvons dire au Conseil des Etats, en réponse au postulat de M. Huber, que l'aide suisse neutre sera et est déjà demandée et appréciée.

## **Rheinschiffahrt. Abkommen**

### **Navigation du Rhin. Convention**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.050
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.12.1989 - 18:15
Date	
Data	
Seite	704-706
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 230

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.