

sions qu'un nouveau modèle d'entreprise de transport concessionnaire pourrait avoir sur les CFF. La forte minorité de la commission ne comprend pas bien pourquoi on créerait une divergence avec le Conseil des Etats sur ce point, alors que le Conseil fédéral admet la nécessité de correction. Eclaircir quelques données au préalable, paraît être un argument léger pour justifier la forme du postulat.

En résumé, par 9 voix contre 8, la commission vous propose de soutenir la forme du postulat, comme le souhaite le Conseil fédéral, contre la forme de la motion décidée par le Conseil des Etats.

**Stappung**, Sprecher der Minderheit: Wir müssen uns entscheiden, ob auch wir, wie das der Ständerat getan hat, die ganze unveränderte Motion des Ständerates übernehmen und die vorliegende Motionsfassung überweisen. In unserer Kommission ist eine respektable Minderheit – der Entscheid fiel mit 9 zu 8 Stimmen – für die Zustimmung zur unveränderten Motion.

Umstritten ist nur Punkt 2. Die Motion des Ständerates ist eine Einheit und sollte jetzt nicht auseinandergerissen werden. Wie die SBB erbringen auch die konzessionierten Transportunternehmungen gemeinwirtschaftliche Leistungen. Diese Leistungen werden den KTU im Vergleich zu den SBB um vieles schlechter abgegolten. Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden in übergeordnetem Interesse erbracht. Gerade diese Leistungen werden den KTU im Vergleich zu den SBB aufgrund völlig anderer Finanzierungsgesetzgebungen zuungunsten der KTU abgegolten. Das ist nicht in Ordnung und muss korrigiert werden. Bereits die Motion Vetsch, die 1981 vom Nationalrat und 1982 vom Ständerat überwiesen wurde, forderte vom Bundesrat, den Räten eine Vorlage mit den notwendigen Anträgen vorzulegen, wonach die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Privatbahnen und der konzessionierten Strassentransportdienste nach vergleichbaren Grundsätzen wie den SBB abgegolten werden. Die parlamentarischen Bemühungen zur Verbesserung der Abgeltung sind also schon relativ alt.

Nach den Volksentscheiden über die KVP sowie die «Bahn 2000» haben wir heute eine veränderte Situation. Auch die KTU sind gehalten, alles zu erbringen, was in ihrem Leistungsvermögen liegt. Sie sind zwangsläufig zu zum Teil erheblichen Investitionen sowie zu gemeinwirtschaftlichen Leistungen verpflichtet. Im Vergleich zu den SBB werden die KTU schlechter behandelt. Artikel 58 lautet: «Der Bund kann notleidenden konzessionierten Bahnunternehmungen, solange sie für den allgemeinen Verkehr unentbehrlich sind, Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebe gewähren.» Und weiter, im gleichen Artikel 58 Absatz 2: «Er legt die Finanzhilfe auf Antrag der Kantone zum voraus verbindlich fest.»

Genau hier liegt die Problematik. Mit den neuen gesetzlichen Bestimmungen sollen die finanziellen Beiträge an die KTU aufgrund einer Plankostenrechnung zum voraus festgelegt werden. Die Mehrheit der Kantone und aufgrund der Unterlagen auch die Mehrheit der KTU sind mit der Einführung eines einheitlichen Kostenrechnungssystems einverstanden. Gegen die Zielrichtung ist also nichts einzuwenden. Es geht in dieser Sache um die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes, also um die Abgeltung der marktwirtschaftlichen und um die Finanzhilfe für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Auf Skepsis stösst vor allem, dass die Abgeltung zum voraus verbindlich festzulegen ist. Bei solchen Auflagen besteht die Gefahr, dass zu pessimistisch budgetiert wird. Zu hohe Budgets werden bekanntlich in der Regel ausgeschöpft. Eine sachgerechte Beurteilung führt bei den Kantonen zur Schaffung einer Parallelorganisation, die den administrativen Aufwand erhöht, gleichzeitig aber die eigenständige Handlungsweise der KTU beeinträchtigt. Die absolute Verbindlichkeit der Planrechnung nimmt den KTU die nötige Flexibilität, um auf Marktveränderungen reagieren zu können. Die Ertragsprognosen hängen zudem weitgehend von Entscheidungen der SBB ab und sind von den KTU nicht oder nur minimal beeinflussbar. Der Ständerat will mit Punkt 2 seiner Motion die allseits angestrebte Verbesserung der Abgeltung bei den KTU realisieren.

Namens der Kommissionsminderheit beantrage ich Ihnen, die Motion des Ständerates als Ganzes zu überweisen.

Ich darf Ihnen gleichzeitig bekanntgeben, dass die sozialdemokratische Fraktion ebenfalls für unveränderte Überweisung der ständerätlichen Motion ist.

**Bundesrat Ogi:** Die Zielrichtung der Motion des Ständerates, die Revisionsvorlage zu aktualisieren, ist richtig. Der Bundesrat kann die Aufträge mit einer Ausnahme als Motion entgegennehmen. Die Vorbehalte, die der Bundesrat anbringt, betreffen einzig den Umbau der Abgeltungsordnung. Eine Spartenabgeltung brächte – dessen müssen Sie sich bewusst sein – auch grosse Nachteile mit sich. Der Bundesrat ist bereit, die Punkte 1, 3 und 4 der Motion entgegenzunehmen. Den Punkt 2, beantragt der Bundesrat, in ein Postulat umzuwandeln.

Wir halten die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes nur dann für sinnvoll, wenn die konzessionierten Transportunternehmungen zu einer Kostenrechnung verpflichtet werden – alles andere wäre nicht ganz seriös – und wenn die Abgeltung zum voraus ausgehandelt werden kann. Sonst könnte das – dessen müssen Sie sich auch bewusst sein – zu einem Fass ohne Boden werden.

Bedenken Sie, dass wir in der Verkehrspolitik Schwergewichte setzen müssen. Denken Sie an das, was Sie bereits beschlossen haben: «Bahn und Bus 2000». Denken Sie an die Neat; denken Sie an die Nationalstrassen. Denken Sie an den Agglomerationsverkehr, den wir ebenfalls fördern müssen. Wenn Sie diese Kosten zusammenzählen, werden Sie auf einen Betrag kommen, der etwa einem Jahresbudget der Eidgenossenschaft entspricht. Wir haben die finanziellen Grenzen zu beachten.

Deshalb bitte ich Sie, dem Bundesrat und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und den Punkt 2 als Postulat zu überweisen.

*Abstimmung – Vote*

*Punkte 1, 3, 4 – Points 1, 3, 4  
Angenommen – Adopté*

*Punkt 2 – Point 2*

Für den Antrag der Mehrheit

53 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

40 Stimmen

89.054

## Sicherheit der Zivilluffahrt. Uebereinkommen

### Sécurité de l'aviation civile. Convention

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. August 1989 (BBl III, 425)  
Message et projet d'arrêté du 16 août 1989 (FF III, 418)

Beschluss des Ständerates vom 29. November 1989  
Décision du Conseil des Etats du 29 novembre 1989

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. 1971 wurde in Montreal das internationale Uebereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt abgeschlossen.

Die Initiative zu Ausarbeitung dieses Uebereinkommens ging seinerzeit von der Schweiz aus.

Das Uebereinkommen von Montreal will Handlungen verhindern, die ein Luftfahrzeug im Einsatz, d. h. im Flug, beim Start oder bei der Landung, gefährden können.

Die Terroranschläge vom Dezember 1985 auf den Flughäfen

von Rom und Wien machten die Grenzen des Anwendungsbereichs des Uebereinkommens deutlich. Es zeigte sich, dass widerrechtliche, gewalttätige Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Luftfahrt dienen, in der ganzen Welt verfolgt und bestraft werden müssen.

2. Am 22. Februar 1988 wurde an einer Luftrechtskonferenz ein Protokoll zur Ergänzung des Uebereinkommens von Montréal einstimmig angenommen. Das Abkommen von 1971 soll in diesem Sinne ergänzt werden, dass auch bei Terrorakten, die auf internationalen Flughäfen begangen werden, eine Pflicht zur Verfolgung oder Auslieferung der Täter geschaffen wird.

Mme Diener présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

1. La convention internationale pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile a été conclue en 1971 à Montréal.

Cet instrument a pour objet de prévenir les actes pouvant mettre les danger un aéronef en service, c'est-à-dire en vol, au décollage ou à l'atterrissage.

Les attentats terroristes commis en décembre 1985 sur les aérodromes de Rome et de Vienne ont montré les limites auxquelles se heurte l'application de cette convention. Il s'est avéré que les actes de violence illicites perpétrés dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale doivent être poursuivis et punis dans le monde entier.

2. Le 22 février 1988, au terme d'une conférence de droit aérien, un protocole destiné à compléter la convention de Montréal a été adopté à l'unanimité. La convention de 1971 est modifiée de façon à rendre obligatoire la poursuite ou l'extradition des auteurs d'actes de terrorisme commis dans les aéroports internationaux.

#### Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten, das Ergänzungsprotokoll zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren.

#### Proposition de la commission

La commission recommande à l'unanimité d'entrer en matière, d'approuver le protocole complémentaire et d'autoriser le Conseil fédéral à le ratifier.

#### 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 Beschluss des Ständerates

#### Titre et préambule, art. 1, 2

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

#### Angenommen – Adopté

#### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

110 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

#### Ad 89.056

### PTT. Voranschlag 1990. Nachtrag I PTT. Budget 1990. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 11. April 1990  
Message et projet d'arrêté du 11 avril 1990

Bezug bei der Generaldirektion PTT,  
Viktoriastrasse 21, 3030 Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,  
Viktoriastrasse 21, 3030 Berne

Beschluss des Ständerates vom 14. Juni 1990  
Décision du Conseil des Etats du 14 juin 1990

**Züger**, Berichterstatter: Die Nachtragskredite PTT betragen insgesamt 354,4 Millionen Franken. Davon gehen 168,9 Millionen Franken auf die Erfolgsrechnung und 185,5 Millionen Franken auf Investitionen. Die Gründe bei der Erfolgsrechnung: höherer Teuerungsausgleich, Erweiterung des Sonderzuschlages zum Ortszuschlag und zusätzliche Mittel für Betrieb und Ausbau der Fernmeldeanlagen. Bei den Investitionen ist der grösste Anteil für den Fernmeldebereich, so den Ausbau und die Modernisierung der Uebertragungsausrüstungen.

Im Detail: 64 Millionen Franken für Besoldungen und Zulagen; 36 Millionen Franken für Personalversicherung und Sozialleistungen; 40 Millionen Franken für Telefonteilnehmerlinien (Natel C); 80 Millionen Franken für Digitalisierung des Netzes und Glasfasertechnik; 43 Millionen Franken für erhöhtes Kundenbedürfnis für Erneuerungen der Telefoneinrichtungen und für die Teilnehmereinrichtungen.

Das Erfreulichste am Nachtrag I ist aber, dass es 1990 keinen Nachtrag II geben wird. In Anbetracht und mit Rücksichtnahme auf die momentane finanzielle Lage der PTT verzichten sie – das ist wirklich erwähnenswert – auf einen zweiten Nachtrag.

Wir bitten Sie, diesem Nachtrag zuzustimmen, wie das der Ständerat bereits getan hat.

**M. Frey** Claude, rapporteur: La Commission des finances vous propose à l'unanimité d'approuver le supplément I au budget des PTT pour 1990. Nous constatons que, pour ce qui est des crédits de paiement s'élevant à 355 millions, 170 millions de francs concernent le compte de résultats et, en fait, il s'agit essentiellement des traitements et des salaires; 185 millions de francs sont relatifs aux investissements et ils touchent particulièrement les télécommunications, les installations téléphoniques. Nous constatons, avec le supplément I au budget, que ce que nous avons dit à propos des comptes 1989 se vérifie une fois de plus. La situation se dégrade puisqu'avec le supplément I au budget on annule pratiquement déjà le bénéfice budgétisé à 85 millions de francs, pour cette année.

C'est dans cet esprit que la commission unanime vous propose d'accepter le supplément I au budget.

**Spälti**: Ich teile die Auffassung der Kommissionsprecher. Man könnte – wenn man den Nachtrag I nur grob betrachtet – einfach zur Tagesordnung übergehen. Es ist tatsächlich so, dass beispielsweise der Nachtragskredit für die Personalausgaben nur etwa 2,1 Prozent der budgetierten Beträge ausmacht, nämlich kleine 100 Millionen Franken auf 4,7 Milliarden Franken. Bei den Investitionen sieht es bereits etwas anders aus: Der Nachtragskredit macht zusätzlich 185 Millionen Franken oder 8,5 Prozent des Voranschlages 1990 aus. Das ist doch schon eine gewichtige Abweichung vom Budget. Noch ungünstiger sieht es aus, wenn man in die einzelnen Positionen geht, beispielsweise 152.1, Teilnehmerlinien: plus 15 Prozent gegenüber dem Nachtragsbudget; 152.4, Uebertragungsausrüstungen für Telekommunikation und Rundspruch: 30 Prozent des Budgets macht der Nachtrag aus. Was mich stört, ist die Begründung für diese doch recht massi-

## **Sicherheit der Zivilluftfahrt. Uebereinkommen**

### **Sécurité de l'aviation civile. Convention**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.054
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1077-1078
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 683

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.