

s'ajouter le fait, et c'est précisément là que buttent les négociations au GATT, que le contingent d'importation des céréales fourragères ne cesse de diminuer depuis 1974. Ce recul des importations s'est accentué de manière dramatique depuis deux ans, et notamment au cours de cette année-ci. Ainsi, si en 1986 les importations s'élevaient à 669 000 tonnes, ce ne sont plus que 616 000 tonnes en 1987 et 557 000 tonnes en 1988. D'après les autorisations délivrées à ce jour, il semblerait que la quantité totale des importations pour 1989 ne s'élève plus qu'à 490 000 tonnes.

En conséquence, le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

Ne faudrait-il pas prendre des mesures dans le secteur de la production céréalière pour respecter les engagements pris dans le cadre du GATT et notamment pour donner suite à l'accord de moratoire signé en 1989?

La politique actuelle, qui consiste à restreindre les importations céréalières, s'aligne-t-elle sur la nécessité d'améliorer au sein du GATT la crédibilité de la politique agricole suisse et des propositions faites au GATT par le gouvernement suisse (déclaration du 11 juillet 1989)? Que pense faire le Conseil fédéral pour restreindre la production céréalière nationale de sorte à permettre l'importation minimale de céréales, conformément aux engagements pris au sein du GATT?

Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il faudrait, en accord avec les engagements pris au GATT, autoriser l'importation de céréales en quantité au moins égale à la quantité moyenne importée au cours des années 1987 et 1988?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Biel, Engler, Grassi, Nebiker, Spälti, Weber-Schwyz, Wyss Paul (7)

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. November 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 novembre 1989

1. Die im Rahmen der Gatt-Verhandlungen in Genf im April 1989 erzielten Vereinbarungen umfassen im Agrarbereich zwei Hauptelemente, nämlich einen bis Ende 1990 gültigen kurzfristigen Marschhalt bei den importbeschränkenden Massnahmen und den administrierten Preisen sowie längerfristige Ziele und Leitlinien für einen mehr marktorientierten internationalen Agrarhandel. Diese Ziele und Leitlinien dienen als Grundlage für die weiteren Verhandlungen. Angesichts der jüngsten Entwicklung im Getreidesektor dürfte es kaum möglich sein, ohne produktionsdämpfende Massnahmen diesen Vereinbarungen entsprechen zu können. Da die Verwertung der Ueberschussmenge nicht nur die Ausgabenseite belastet, sondern auch bei den Preiszuschlägen bedeutende Einnahmenverluste zur Folge hat, muss der Bund auch aus finanziellen Gründen solche Massnahmen treffen. Aus Zeitgründen werden sich allerdings entsprechende Beschlüsse des Bundesrates frühestens auf die Ernte 1990 auswirken.

2. Die Schweiz strebt in den laufenden Gatt-Verhandlungen generell präzisere, besser anwendbare Regeln und eine stärkere Liberalisierung des internationalen Handels an. Allein im Landwirtschaftssektor sind wir in der Defensive. Wir stützen dabei unsere Argumentation u. a. auf unseren vergleichsweise tiefen Selbstversorgungsgrad bei landwirtschaftlichen Produkten, der einem entsprechend hohen Marktzugang für Einfuhren entspricht. Die vor allem als Folge der zunehmenden inländischen Produktion von Brot- und Futtergetreide entstandene Drosselung der Futtermittelfuhren im Verlaufe der letzten Jahre steht kaum im Einklang mit der Notwendigkeit, das Verständnis für die schweizerische Agrarpolitik bzw. deren Rücksichtnahme auf das internationale Umfeld zu verbessern. Damit wird die Glaubwürdigkeit der von der Schweiz im Rahmen der Uruguay-Runde vertretenen Verhandlungsposition erschwert. Auf der anderen Seite ist zu beachten, dass die massive Zunahme der Getreideproduktion nicht zuletzt auch das Ergebnis des technisch-biologischen Fortschritts in

der Landwirtschaft ist und überdies durch die sehr guten klimatischen Bedingungen begünstigt worden ist.

3. Der Bundesrat hat in der Vergangenheit bereits Massnahmen zur Eindämmung der wachsenden Brotgetreideproduktion getroffen (Preisreduktion für die Sorte Arina im Jahre 1986). Diese haben aber nicht genügend Wirkung gezeigt. Um einen angemessenen Marktzugang für Futtermittelimporte zu gewährleisten, sind daher weitere produktionsdämpfende Massnahmen im Getreidesektor unerlässlich. Ihre technische Ausgestaltung, auch unter Berücksichtigung der von den Produzenten vorgeschlagenen Selbsthilfemassnahmen, wird gegenwärtig von den zuständigen Fachinstanzen geprüft.

4. Die Gatt-Vereinbarung vom 8. April 1989 strebt eine Verminderung des durch Massnahmen der Landwirtschaftspolitik verursachten Störeffekts auf den internationalen Handel an und besagt in Paragraph 14: «... Die Teilnehmer verpflichten sich, dahin zu wirken, dass die tarifären und die nichttarifären Zutrittshindernisse zum Markt, die zur Zeit dieser Entschliessung in Kraft sind, weder bezüglich der Einfuhren landwirtschaftlicher Produkte in der Folge erhöht werden noch auf andere Produkte – auch nicht auf verarbeitete landwirtschaftliche Produkte – ausgedehnt werden. Wenn die Einfuhrmöglichkeiten für jedes einzelne Produkt in den Jahren 1989 und 1990 nicht geringer sind als die im Durchschnitt der Jahre 1987 und 1988 gewährten, gilt diese Verpflichtung als von den Teilnehmern eingehalten» Wegen der Grossernte bei Getreide musste die Einfuhrmenge reduziert werden, sonst würde der Inlandmarkt mit Ware überschwemmt. Die Ernte 1989 wird zum Teil erst 1990 verfüttert, so dass auch hier Entscheide des Bundesrates frühestens im zweiten Halbjahr 1990 wirksam werden können. Die Forderung nach einer Freigabe der einzuführenden Futtermittelmenge, welche mindestens dem Durchschnitt der Jahre 1987 und 1988 entspricht, ist unter diesen Umständen nicht zu erfüllen. Da die Grossernte bei Getreide auch witterungsbedingt ist, können wir den Importrückgang teilweise erklären.

Es ist jedoch wichtig, dass möglichst rasch wirksame Massnahmen zur Sanierung des Getreidesektors ergriffen werden.

Le président: L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.586

Interpellation Diener

SBB. Umstellungen auf Busbetrieb und Schliessungen von Stationen
Désaffectation de gares CFF et remplacement de lignes régionales par des autobus

Wortlaut der Interpellation vom 19. September 1989

Die Pläne der SBB für durchgehende Umstellungen von einzelnen Regionallinien auf Bus und für Umstellungen auf unbesetzte Haltestellen haben grosse Unruhe bei der Bevölkerung verursacht. In den Postulaten der Verkehrskommission des Ständerates und von Herrn Ammann wurden ausdrücklich Konzepte verlangt und nicht überstürzte Massnahmen. Wir fragen den Bundesrat deshalb an, ob er bereit ist, auf Umstellungen auf Busbetrieb und auf die ersatzlose Aufhebung der Stationsbesetzung zu verzichten, bis die verlangten Konzeptberichte von den eidgenössischen Räten behandelt worden sind.

Ist der Bundesrat auch bereit, mit der Einführung unbegleiteter Züge zuzuwarten, bis diese Konzeptberichte behandelt worden sind?

Texte de l'interpellation du 19 septembre 1989

L'intention des CFF de desservir certaines lignes régionales par des bus et de supprimer le personnel dans certains points d'arrêt a suscité une grande inquiétude dans la population. Il est expressément demandé dans les postulats de la Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats et de M. Ammann que des projets soient élaborés et qu'aucune mesure hâtive ne soit prise.

Aussi, nous demandons au Conseil fédéral de bien vouloir renoncer à desservir des lignes régionales par des bus et à supprimer le personnel dans certains points d'arrêt jusqu'à ce que les rapports demandés dans les postulats soient soumis aux Chambres fédérales.

Le Conseil fédéral est-il disposé par ailleurs à suspendre l'introduction de trains sans contrôleurs jusqu'à ce que les dits rapports aient été traités?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Brélaz, Fierz, Hafner Rudolf, Meier-Glatfelden, Rebeaud, Schmid, Thür (8)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 8. November 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 novembre 1989

Der Bundesrat ist mit der Interpellantin der Meinung, dass die Rationalisierungsmassnahmen der SBB auf Konzepte abgestützt sein sollten. Diese schaffen Klarheit über die künftige Politik der SBB in diesem politisch sensiblen Bereich. Sie sorgen aber auch für ein besseres Verständnis bei jenen, die von diesen unabdingbaren Massnahmen betroffen sind. Die Konzepte sollen zudem sicherstellen, dass die SBB die Rationalisierungsmassnahmen bei gleichen Verhältnissen überall gleich anwenden. Die SBB gehen denn auch entsprechend vor, indem sie bereits vorliegende Konzepte ergänzen, überarbeiten oder erweitern.

Im Sinne einer flankierenden Massnahme sind die SBB angewiesen worden, mit den betroffenen Behörden eine angemessene, offene Informationspolitik zu betreiben.

Der Bundesrat erachtet dementsprechend die von den SBB in Aussicht genommenen Massnahmen nicht als «überstürzt». Sie beruhen teilweise auf früheren Untersuchungen, wobei die damalige finanzielle Lage ihre Durchsetzung nicht mit der gleichen Dringlichkeit forderte, wie dies heute der Fall ist.

Der Bundesrat unterstreicht die Notwendigkeit, dass die SBB jetzt Leistungen rationalisieren. Das Warten auf die erforderlichen überarbeiteten und erweiterten Konzepte ist geeignet, entsprechende Massnahmen auf die lange Bank zu schieben. Das ist mit Blick auf die finanzielle Lage der SBB nicht mehr opportun.

1a. Die Bewilligung zur Aenderung der Betriebsweise liegt in der Kompetenz des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED). Einzig Streckenstilllegungen sind vom Parlament zu genehmigen. Solche stehen zurzeit nicht zur Diskussion.

Die SBB haben bereits zusammen mit dem verantwortlichen Bundesamt für Verkehr grundsätzliche Richtlinien zur Umsetzung von Optimierungsmassnahmen im Regionalverkehr erarbeitet. Diese gehen vom «qualitativen Besitzstand» aus. Das heisst, dass die betroffenen Regionen mit Bussen mindestens ebenso gut bedient werden sollen wie zuvor mit Regionalzügen.

Solange sich die SBB an diese Grundsätze halten, sieht der Bundesrat keine Veranlassung, auf solche Optimierungsprojekte zu verzichten. Er wird die SBB aber beauftragen, die konzeptionellen Arbeiten zu vertiefen. Gestützt darauf und in Kenntnis der Erfahrungen mit bereits verbesserten Angeboten haben sie weitere Betriebsoptimierungen zu verwirklichen.

1b. Die Aufhebung der personellen Besetzung von Stationen ist nach Transportgesetz (Art. 7 SR 742.40) ausschliesslich Sache der Bahnunternehmen. Im Beschwerdefall entscheidet das EVED endgültig. Es besteht somit keine rechtliche Handhabung für den Bundesrat, die Aufhebung von Stationsbesetzungen

zu verhindern. Er wird die SBB jedoch beauftragen, auch hier die konzeptionellen Arbeiten unverzüglich weiterzuführen. Dabei sollen sie insbesondere zusammen mit den PTT und allenfalls mit Privaten Kooperationsmodelle prüfen, aber auch die Möglichkeiten abklären, anstelle von besetzten Bahnhöfen eigentliche Dienstleistungszentren zu schaffen.

2. Der Einsatz von Zugbegleitern ist Sache der SBB. Diese haben bereits im Jahr 1985 ein entsprechendes Konzept verabschiedet. Der Bundesrat will nicht in diesen Verantwortungsbereich der SBB eingreifen.

Diese werden allerdings die Zweckmässigkeit des gleichzeitigen Verzichts kundendienstlicher Betreuung in Zügen und in einzelnen Stationen überprüfen.

Le président: L'interpellatrice n'est que partiellement satisfaite de la réponse du Conseil fédéral.

89.641

Interpellation Hildbrand**«Cargo 2000» im Oberwallis****CARGO 2000 dans le Haut-Valais***Wortlaut der Interpellation vom 3. Oktober 1989*

Mit «Cargo 2000» umschreiben die SBB ihre neueste Vorwärtsstrategie im Güterverkehr.

Betrachtet man den provisorischen Netzplan der künftigen Linienzüge im Güterverkehr, so fällt auf, dass das Oberwallis gewissermassen nur über die Strasse an «Cargo 2000» angebunden ist. Die SBB-Planer begnügen sich offenbar mit einem Terminal in Siders und verunmöglichen im Oberwallis einen wünschenswerten Umstieg von der Strasse auf die Schiene.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Bundesrat höflich, folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Oberwallis hat sich das «Cargo Domizil» gut eingespielt und bestens bewährt.

Oder ist der Bundesrat etwa anderer Meinung? Oder werden mit dem «Cargo Domizil» etwa zuwenig Güter transportiert im Oberwallis?

2. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass aus Umweltschutz-Gründen (weniger Treibstoffverbrauch; weniger Belastung von Strassen, die im Wallis ohnehin schon sehr stark beansprucht sind usw.) der Gütertransport auf der Schiene noch mehr gefördert werden sollte? Besteht ein entsprechendes Werbekonzept für den Kanton Wallis, speziell für das Oberwallis?

Wären die SBB bereit, hiefür mit den kantonalen und Gemeinde-Behörden sowie mit den entsprechenden Gewerbe- und Fachverbänden entsprechende Werbeaktionen durchzuführen?

3. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass mit dem «Cargo Domizil» und «Cargo 2000» im Oberwallis doch noch mehr Arbeitsplätze geschaffen werden können?

Wie ist diesbezüglich die Zusammenarbeit SBB/kantonale Verwaltungswirtschaft/Wirtschaftsverbände ausgestaltet?

4. Stimmt es tatsächlich, dass mit «Cargo 2000» der Kanton Wallis lediglich mit einem Terminal in Siders versorgt werden soll? Wie sieht das Detail-Konzept für «Cargo 2000» im Kanton Wallis überhaupt aus? In welchen Etappen soll alles realisiert werden? Besteht ein Terminplan, und wie sieht dieser aus? Kostenpunkt?

Texte de l'interpellation du 3 octobre 1989

Avec CARGO 2000, les CFF lancent une nouvelle offensive dans le domaine du transport de marchandises.

La grille de dessertes provisoire qui a été établie pour les futurs trains à relations fixes montre que le Haut-Valais n'est en fait relié au système CARGO 2000 que par la route. Les planifica-

Interpellation Diener SBB. Umstellungen auf Busbetrieb und Schliessungen von Stationen

Interpellation Diener Désaffectation de gares CFF et remplacement de lignes régionales par des autobus

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.586
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2274-2275
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 142

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.