

90.648

## Interpellation Friderici Charles

### Liberalisierung des Verkehrs in Europa

### Libéralisation des transports en Europe

*Diskussion – Discussion*

Siehe Jahrgang 1990, Seite 2486 – Voir année 1990, page 2486

M. Friderici Charles: Une partie de la question de l'interpellation est déjà résolue puisque, comme vous le savez, nous avons paraphé l'Accord sur le transit qui a donné à Swissair des possibilités d'atterrissage et des possibilités d'ouvrir de nouvelles lignes en Europe. L'interpellation est donc, sur un certain nombre de points, maintenant dépassée.

Je souligne simplement ici, Monsieur le Conseiller fédéral, que je parle au sens large d'une libéralisation des transports en Europe, alors que le Conseil fédéral me répond sur le problème du transit. J'aimerais – et c'est peut-être une nouvelle orientation que l'on peut donner à cette interpellation – insister sur la situation économique que nous connaissons aujourd'hui en Suisse. Elle provient en grande partie des conditions de concurrence qui ne sont pas les mêmes pour l'industrie suisse et pour leurs concurrentes européennes. En effet, comme vous le savez, le transit ne correspond qu'à une faible part des transports effectués en Suisse. Pour le reste, il y a bien entendu toute la part du trafic intérieur. Mais, sur ce plan-là – nous avons déjà eu l'occasion d'en discuter et nous en discuterons encore prochainement – il y a certainement pour la Suisse, dans des conditions tout à fait particulières, des solutions à trouver pour redonner des conditions plus favorables à notre industrie d'exportation.

En page 3 de la réponse, vous soulignez que plus de la moitié, c'est-à-dire 55 pour cent, des véhicules utilitaires marchandises lourds ayant emprunté nos traversées alpines en 1989 étaient immatriculés à l'étranger, ce qui représente plus de 1400 véhicules par jour ouvrable. Il faut également préciser qu'à peu près la moitié de ces véhicules sont utilisés en trafic à l'importation et à l'exportation et concernent directement la Suisse. Nous bénéficions également de ces transports pour notre économie puisque – nous le savons maintenant grâce à différents comptages – seul un tiers environ des véhicules qui traversent le Gotthard sont des véhicules en transit.

Je voudrais dire aussi que j'ai trouvé en page 5 une erreur, peut-être grossière, concernant «l'aggravation du bilan des substances nocives et l'augmentation des nuisances sonores des véhicules plus lourds». En réalité, si nous tenons compte de la tonne/kilomètre, qui est un facteur extrêmement précis, une augmentation du tonnage pourrait, au contraire, abaisser le bilan des substances nocives.

Cette interpellation étant déjà partiellement dépassée, je souhaite que nous puissions, à l'avenir, faire un bilan beaucoup plus positif d'une augmentation du tonnage des véhicules en Suisse, et là ce n'est ni le transporteur ni le président de l'AS-TAG qui vous le demande, mais le responsable économique car nous constatons depuis quelque temps que la situation de l'économie suisse dans le marché européen est véritablement défavorable. J'espère, Monsieur le Conseiller fédéral, que nous aurons l'occasion d'en reparler très prochainement.

Bundesrat Ogi: Herr Friderici hat selbst zum Ausdruck gebracht, dass seine Interpellation vom 22. Juni 1990 datiert. Seither sind verschiedene Abkommen und verschiedene Ereignisse zu registrieren, welche die Situation verbessert haben.

Die Interpellation Friderici Charles hatte eigentlich drei Stossrichtungen: Herr Friderici hat dem Bundesrat vorgeworfen, sich auf eine falsche Lagebeurteilung abzustützen. Ferner ist er der Meinung, ein Festhalten an der 28-Tonnen-Limite treibe die Schweiz in eine Isolation und zudem erschwere es die Konkurrenzfähigkeit unseres Transportgewerbes.

Im Sinne einer kurzen Zusammenfassung möchte ich folgendes dazu sagen: Wir sind gerne bereit, die neue Situation mit Herrn Friderici und mit der Astag zu diskutieren und eine Bilanz der bisherigen Resultate, nicht zuletzt aus der Sicht Ihrer Interpellation vom 22. Juni 1990, vorzunehmen.

Zur generellen Lagebeurteilung folgendes: Es trifft nicht zu, dass wir uns aufgrund von unzulässigen Daten orientiert haben. Eine Aenderung der 28-Tonnen-Limite hätte gemäss verschiedenen Berechnungen eine massive Verkehrszunahme auf den Transitstrecken zur Folge. Die Auswirkungen wären Staus, Ueberbeanspruchung der Strassen, weniger Verkehrssicherheit, höhere Luftverschmutzung und sicher mehr Lärmimmissionen. Diese Risiken können und wollen wir nicht eingehen.

Ich sage deshalb ganz klar und deutlich: Eine Aufhebung der 28-Tonnen-Limite wäre geradezu fatal; das hat die EG ja jetzt anerkannt, und das ist erfreulich. Im Transitvertrag, den Sie bestens kennen, ist klar festgehalten, dass wir die 28-Tonnen-Limite – mit den bekannten Ausnahmen – beibehalten. Wir konnten das Nacht- und das Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten, und – was vielleicht das Wichtigste ist – das Schweizer Transportgewerbe kann weiterhin mit 40 Tonnen auf dem europäischen Strassennetz herumfahren.

Zur Isolierung der Schweiz: Die Alternative zur 40-Tonnen-Limite ist die Verwirklichung der Neat. Wenn sich am 27. September herausstellen sollte, dass wir die Neat nicht bauen können, wird es wohl nicht möglich sein, die 28-Tonnen-Limite aufrechtzuerhalten. Dann werden wir – davon bin ich aufgrund der Erfahrungen und Diskussionen mit der EG überzeugt – die Durchfahrt der 40-Tonnen-Lastwagen zugestehen müssen; das ist keine Frage. Das wird zur Folge haben, dass wir an unserem Nationalstrassennetz einige Anpassungen vornehmen müssen; denn es wird nicht möglich sein, diesen ganzen Lastwagentransitverkehr auf einer einzigen Achse, auf der Gotthardachse, durchfahren zu lassen; das werden die Tessiner nicht annehmen, und das werden die Urner nicht annehmen. Wir werden Staus haben bis nach Chiasso, bis nach Basel; das ist unzumutbar. Deshalb brauchen wir die Neat.

Es ist wichtig, dass wir uns bewusst werden, dass wir – wenn wir die Neat nicht bauen – als klassisches Transitland Europa irgend etwas anbieten müssen. Da gibt es nur eine Alternative, und zwar ist das die Strasse. Zaubern können wir nicht, die Schranken herunterlassen können wir auch nicht. Also müssen wir etwas hinnehmen, wenn wir uns nicht isolieren wollen. Wenn der Bundesrat beschliesst, die Abstimmung am 27. September durchzuführen, sollten Sie sich darüber im klaren sein, tut er dies auch mit Blick auf die Zukunft und mit Blick auf unsere Nachfahren.

In bezug auf die Frage der Isolierung der Swissair: Auch mit dem Transitabkommen ist es gelungen, eine Isolierung der Swissair zu vermeiden. In einem Annex zum Transitvertrag konnte festgehalten werden, dass die Zivilluffahrtverhandlungen nun aufgenommen werden müssen. Das ist für die Swissair lebensnotwendig.

Ich hoffe, dass es gelingen möge, trotz der Verzögerung für die Neat, die vielleicht Auswirkungen haben wird; die Glaubwürdigkeit der Schweiz ist natürlich wieder für einige Monate in Frage gestellt. Man ist unsicher, man weiss nicht, reden die Schweizer nur oder bauen sie dann schliesslich. Wir können nicht mehr sagen, dass wir bauen, sondern wir warten jetzt erst einmal für einige Monate. Ich hoffe, dass das keine Auswirkungen auf die Zivilluffahrt und auf die Swissair haben wird.

Schliesslich zur Konkurrenzfähigkeit des Transportgewerbes: Sie wissen, Herr Friderici, wir sind bemüht, die Konkurrenzfähigkeit der gesamten Wirtschaft zu erhalten. Wir tun das nicht nur mit Worten, sondern auch mit Taten. Deshalb kann das Transportgewerbe international mit 40 Tonnen zirkulieren. Das ist im EWR-Vertrag so festgehalten.

Nachteile für die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Transportgewerbes sind also nicht erwiesen. Das Transitabkommen hat dem schweizerischen Transportgewerbe Vorteile ermöglicht, die es auch einmal zu registrieren gilt.

In den nächsten Jahren werden wir für 22 Milliarden Franken das Nationalstrassennetz fertigbauen. 22 Milliarden Franken investieren wir in die Strasse, und 22 Milliarden Franken in etwa wollen wir auch in die Schiene investieren, nämlich mit «Bahn und Bus 2000» und mit der Neat.

Bis jetzt haben wir praktisch nur die Strasse gefördert, und die Bahn haben wir vergessen. Jetzt müssen wir den Mut haben, jetzt müssen wir bereit sein, diese Neat zu bauen. Wir müssen bereit sein, hier die nötigen Investitionen zu wagen.

Ich möchte Sie bitten, uns dabei zu helfen, sonst ist unsere ganze Politik, die wir aufgebaut haben und die sich jetzt auch in Europa langsam, aber immerhin durchsetzt, und damit auch unsere Glaubwürdigkeit in Frage gestellt.

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

91.3401

## **Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion Reform der Schweizerischen Bundesbahnen**

### **Postulat du groupe radical-démocratique Réforme des Chemins de fer fédéraux**

#### *Wortlaut des Postulates vom 10. Dezember 1991*

Nach dem – wie sich die SBB-Spitze ausdrückt – «Scheitern des Leistungsauftrages 1987», wegen der sich weiter öffnenden Kosten-Ertrags-Schere und der Notwendigkeit einer Neuregelung bei Auslaufen des Leistungsauftrages 1987 Ende 1994 drängt sich ein gründliches Ueberdenken von Funktion und Struktur der SBB auf. Die SBB haben in ihrem Weissbuch vom 24. Oktober 1991 die politischen Instanzen aufgefordert, entsprechende Optionen für die Zukunft der SBB zu bestimmen, Prioritäten festzulegen und die notwendigen Mittel bereitzustellen.

Um den eigenössischen Räten zu ermöglichen, rechtzeitig ihren Meinungsbildungsprozess einzuleiten, wird der Bundesrat aufgefordert, zu dieser Problematik einen Bericht samt konkreten Vorschlägen und eventuellen Alternativen zu erstellen, der sich auch zu folgenden möglichen Reformen äussert:

1. Aufteilung der bisherigen Aktivitäten der SBB in zwei Bereiche:
  - einen Bereich, den die SBB in eigener unternehmerischer Verantwortung ohne jede Unterstützung der öffentlichen Hand nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen wahrnehmen,
  - einen Auftragsbereich, in welchem die SBB Aufträge von Bund, Kantonen und Gemeinden auf deren Kosten erfüllen.
2. Verzicht auf den Beamtenstatus für bei den SBB Beschäftigte.
3. Privatisierung der SBB.

#### *Texte du postulat du 10 décembre 1991*

Après l'échec du mandat de prestations 1987 – pour citer les termes utilisés par la Direction des CFF –, à cause de l'écart toujours plus marqué entre les coûts et les recettes et étant donné la nécessité d'une nouvelle réglementation en 1994, à l'échéance du mandat de prestations 1987, une sérieuse remise en question du rôle et des structures des CFF s'impose. Les CFF ont exigé des autorités politiques, dans leur Livre blanc du 24 octobre 1991, qu'elles définissent des objectifs pour l'avenir des CFF, qu'elles établissent des priorités et qu'elles mettent à leur disposition les moyens nécessaires pour remplir ces objectifs.

Afin de permettre aux Chambres fédérales d'entamer à temps une réflexion sur ce sujet, le Conseil fédéral est invité à faire un rapport accompagné de propositions concrètes, voire de solutions de rechange, rapport qui traitera également des éventuelles réformes suivantes:

1. Séparation des activités des CFF en deux domaines:
  - un domaine géré par les CFF sous leur propre responsabilité selon les principes de l'économie de marché et sans aucun soutien de l'Etat
  - un domaine dans le cadre duquel les CFF remplissent, aux frais des commanditaires, les missions qui leur sont confiées par la Confédération, les cantons et les communes.
2. Disparition du statut de fonctionnaire pour les agents des CFF.
3. Privatisation des CFF.

*Sprecher – Porte-parole:* Fischer-Seengen

#### *Schriftliche Begründung*

Eine nach marktwirtschaftlichen Prinzipien betriebene Unternehmung erbringt ohne Zweifel die besten wirtschaftlichen Ergebnisse. Die SBB müssen deshalb nach diesen Prinzipien organisiert und betrieben werden. Der umgekehrte Weg, die Umgestaltung zu einer Verwaltungsabteilung des Bundes, ohne Zwang zu wirtschaftlichem Handeln, wäre verhängnisvoll und für unsere öffentlichen Finanzen nicht verkraftbar. Ob die SBB privatisiert werden oder als Anstalt des öffentlichen Rechts ausgestaltet bleiben sollen, ist zu prüfen, ebenso die Aufgabe des einem marktwirtschaftlichen Gebaren hinderlichen Beamtenstatus bei den SBB-Beschäftigten.

#### *Aufteilung der SBB-Aktivitäten*

Es liegt auf der Hand und wurde im Weissbuch klar zum Ausdruck gebracht, dass marktwirtschaftliches Handeln für eine Unternehmung nur möglich ist, wenn sie auch ihr Angebot der auf dem Markt bestehenden Nachfrage anpassen kann. Dies ist gegenwärtig überhaupt nicht der Fall. Die SBB erbringen unter verschiedensten Titeln Leistungen, deren Kosten bei weitem nicht gedeckt werden, die sozialpolitisch, besiedlungspolitisch, verkehrspolitisch oder umweltpolitisch indessen als notwendig erachtet werden.

Wenn einerseits die Forderung marktwirtschaftlichen Handelns an die SBB gestellt wird, andererseits aber der öffentliche Verkehr weiter Priorität haben soll, mit optimalen Leistungen im Regionalverkehr und immer neuen Angeboten im Güterverkehr, so ist eine Trennung der marktwirtschaftlich möglichen Leistungen von jenen, die im öffentlichen Interesse zusätzlich erbracht werden sollen, unausweichlich.

#### *SBB als marktwirtschaftliches Unternehmen*

Ziel muss es demnach sein, den SBB ein Betätigungsfeld zu zeigen, das sie nach ausschliesslich marktwirtschaftlichen Prinzipien beackern können. Die SBB sind aufzufordern, in Zusammenarbeit mit Experten und Fachleuten der Bundesverwaltung diesen Bereich zu definieren. Er wäre durch den Bundesrat und die Bundesversammlung zu genehmigen, womit eine unangemessene Lösung ausgeschlossen werden könnte. Für diesen einmal definierten Bereich hätten die SBB die volle unternehmerische Verantwortung zu tragen; von Subventionen irgendwelcher Art könnte hier nicht mehr die Rede sein.

Die Investitionen wären durch die SBB auf deren Kosten zu tätigen, die Tarifgestaltung läge im Ermessen der SBB, kurz, die SBB hätten die volle unternehmerische Freiheit als Gegenstück zur Verantwortung.

#### *SBB als Auftragnehmerin*

Zur Erfüllung weiterer, nicht verzichtbarer Transportaufgaben wären die SBB als Auftragnehmerin ohne unternehmerische Verantwortung einzusetzen. Zunächst hätte der Bund, d. h. Bundesrat und Bundesversammlung, festzulegen, welche Leistungen zusätzlich zum unternehmerischen Angebot der SBB im Landesinteresse notwendig sind, d. h. welche Linie gebaut, ausgebaut respektive weiterbetrieben werden sollen, die sich ausserhalb des Unternehmungsbereichs der SBB befinden, und welche Leistungsangebote im Personen- und Güterverkehr verlangt werden sollen, für welche die SBB nicht marktgerechte und kostendeckende Tarife verlangen dürfen.

## **Interpellation Friderici Charles Liberalisierung des Verkehrs in Europa**

## **Interpellation Friderici Libéralisation des transports en Europe**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.648
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	344-345
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 990

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.