

Ad 90.063

PTT. Voranschlag 1991. Nachtrag II

PTT. Budget 1991. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. Oktober 1991
Message et projet d'arrêté du 23 octobre 1991

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

Beschluss des Nationalrates vom 25. November 1991
Décision du Conseil national du 25 novembre 1991

Piller, Berichterstatter: Der Nachtrag II der PTT-Betriebe beläuft sich auf rund 192 Millionen Franken; davon entfallen rund 101 Millionen Franken auf die Erfolgsrechnung und rund 91 Millionen Franken auf die Investitionen.

In der Erfolgsrechnung wirken sich hauptsächlich der Einbau des höheren Teuerungsausgleichs in die Renten sowie die internationale Fernmeldeabrechnung für das Jahr 1988 aus. Weiter wurden zusätzliche Mittel für elektrische Energie, Entschädigungen an Transportunternehmungen, Linien- und Apparatematerial sowie für den Aus- und Umbau von Telefonfernlagen benötigt.

Bei den Investitionen entfällt der grösste Teil auf den Fernmeldebereich für den Ausbau und die Modernisierung von Teilnehmerlinien und Telefoneinrichtungen, da die Nachfrage nach Leistungen im Fernmeldewesen und die technische Entwicklung unvermindert anhalten.

Wie bereits bei der Beratung des Budgets 1992 ausgeführt, kann der im Voranschlag 1991 budgetierte Reingewinn von 500 Millionen Franken nicht erreicht werden. Die PTT rechnen mit einem Unternehmungsverlust von rund 300 Millionen Franken. Dies beunruhigt. Die PTT haben aber mit dem Budget 1992 unternehmerische Massnahmen angekündigt. Diese habe ich bei der Budgetberatung aufgelistet.

Mit diesen Bemerkungen bitte ich Sie, dem Nachtrag II zuzustimmen. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen dies einstimmig.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–3
Titre et préambule, art. 1–3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

24 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

91.3155

Motion Simmen

Revision des Eisenbahngesetzes

Révision de la loi sur les chemins de fer

Wortlaut der Motion vom 5. Juni 1991

Der Bundesrat wird beauftragt, das Eisenbahngesetz dahingehend zu revidieren, dass die Plangenehmigungsverfahren übersichtlicher und damit effizienter gestaltet werden können. Die Revision soll zusammen mit der am 20. Juni 1989 vom Ständerat verlangten Zusatzbotschaft zur Vorlage 87.069 (Eisenbahngesetz, Aenderung) unverzüglich vorgelegt werden.

Texte de la motion du 5 juin 1991

Le Conseil fédéral est chargé de préparer une révision de la loi sur les chemins de fer ayant pour objectif de rendre la procédure d'approbation des plans plus claire par souci d'efficacité. Le projet de révision doit être présenté sans plus de retard avec le message complémentaire demandé le 20 juin 1989 par le Conseil des Etats au sujet de l'objet 87.069 intitulé «Loi sur les chemins de fer. Modification».

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bühler Robert, Bühler, Cavelti, Meier Josi (4)

Frau Simmen: In der letzten Sondersession haben die eidgenössischen Räte einen dringlichen Bundesbeschluss betreffend das Plangenehmigungsverfahren für Grossprojekte verabschiedet. Jener Bundesbeschluss bezog sich ausschliesslich auf Vorhaben im Zusammenhang mit der «Bahn 2000». Diejenigen unter Ihnen, die schon im Rat waren, können sich erinnern, dass das Geschäft seinerzeit viel zu reden gab und dass auch das Bundesgericht seine Vorbehalte zum Prozedere anmeldete. Ich setzte mich in der Beratung dafür ein, dass die Sache im ordentlichen Verfahren erledigt werde.

In materieller Hinsicht ist dem neuen Verfahren nichts vorzuwerfen. Es bringt im Gegenteil eine bessere Gliederung des Prozederes, hingegen fand ich es schon damals und finde es auch heute noch stossend, dass nur einzelne Projekte, und dazu noch im Dringlichkeitsverfahren, einem anderen Regime unterworfen werden.

In demokratischer Manier akzeptiere ich selbstverständlich die getroffenen Entscheide, die im übrigen ja schon in Kraft getreten sind.

Wir haben nun aber die Situation, dass für dieselbe Materie verschiedene Verfahrensvorschriften gelten. Das ist weder für die Betroffenen noch für die Verwaltung sehr transparent und angenehm und muss geändert werden. Die Gelegenheit dazu ist günstig, denn die Revision des Eisenbahngesetzes ist im Moment im Gange.

Der Ständerat ist zwar am 26. Juni 1989 auf die damalige Vorlage 87.069 eingetreten, hat sie dann aber an den Bundesrat zurückgewiesen, mit dem Auftrag, den Teil A betreffend KTU vorrangig zu behandeln. Und in dieser laufenden Revision hätte die Aenderung des Plangenehmigungsverfahrens nun gut Platz.

Ich bitte deshalb den Bundesrat, die Gelegenheit zu ergreifen und rasch zu handeln. Die Arbeit ist zum grössten Teil geleistet, so dass von dieser Seite her kein Zeitverlust zu befürchten ist.

Die Motion des Nationalrates, die der Bundesrat eben angenommen hat, zielt in die gleiche Richtung. Ich bitte Sie daher um so mehr um Zustimmung zur Motion.

Bundesrat Ogi: Frau Simmen und der Bundesrat sind sich einig, dass das Eisenbahngesetz geändert werden soll, damit ein neues Planungsverfahren allgemein gilt. Der Bundesrat will aber anders als Frau Simmen die Verfahrensänderung

nicht zwingend und gleichzeitig mit dem neuen Finanzierungssystem vorlegen. Deshalb beantragt Ihnen der Bundesrat, die Motion von Frau Simmen in ein Postulat umzuwandeln. Wir haben so quasi als Vorreiter für die «Bahn 2000» den dringlichen Bundesbeschluss für ein neues Plangenehmigungsverfahren im Juni verabschiedet. Sinngemäss ist im Oktober von Ihrem Rat ein gleiches Verfahren für den Alpen transit, für die Neat, beschlossen worden.

Die allgemeine Regelung für die Eisenbahnen soll im Eisenbahngesetz geregelt werden, da haben wir überhaupt keine Differenz. Nun haben wir aber beim Eisenbahngesetz im Finanzbereich gewisse Probleme, die wir mit den Kantonen bereinigen müssen, und daher wird dieses Eisenbahngesetz nicht bereits in den nächsten Monaten den Räten vorgelegt werden können. Deshalb sollte man diese Koppelung, die Sie verlangen, Frau Simmen, nicht durchsetzen, weil wir damit gebunden wären und mit den anderen Aufgaben, die bereits eingeleitet sind, nicht vorwärts machen könnten.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diese Motion als Postulat zu akzeptieren. Wir werden aber in Ihrem Sinne, Frau Simmen, und gemäss Ihrem Ziel die Arbeiten, die Sie verlangt haben, zügig an die Hand nehmen. Aber das hängt nicht nur vom Bundesrat, sondern auch von verschiedenen, nicht einfachen Diskussionen mit den Kantonen ab.

Ich bitte Sie deshalb, die Motion Simmen in ein Postulat umzuwandeln.

Frau Simmen: Mir geht es darum, dass es möglichst schnell geht. Ich war der Meinung, dass mit einer Koppelung an das Gesetz, das bereits in Beratung ist, diesem Anliegen Genüge getan sei. Ich sehe nun aber, dass die Revision des Eisenbahngesetzes aus anderen Gründen nicht so beförderlich vor sich geht, wie ich das eigentlich gedacht hatte, als ich meine Motion vor einem halben Jahr einreichte.

Ich bin mit der Umwandlung einverstanden, weil ich glaube, dass sie meinem Anliegen zum jetzigen Zeitpunkt besser entspricht.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

91.3166

Interpellation Danioth Ausnahme von der 28-Tonnen-Limite Dérogations à la limite des 28 tonnes

Wortlaut der Interpellation vom 10. Juni 1991

Mit Verwunderung und Besorgnis musste die interessierte Öffentlichkeit am 6. Juni die Nachricht zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat gegenüber der EG die Bereitschaft erklärt hat, Ausnahmen von der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen zu bewilligen.

Ich ersuche den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welches sind die Gründe für die plötzliche Abkehr vom Grundsatz, dass die 28-Tonnen-Limite nicht negoziabel ist?
2. Glaubt der Bundesrat, dem enormen Druck der EG standhalten zu können, wenn es darum geht, im nachhinein den Umfang der angeblich «minimalen Ausnahmen» zu umschreiben?
3. Welche Garantien hat der Bundesrat von der EG, um eine angemessene Honorierung dieses ungewöhnlichen Zugeständnisses zu erlangen?
4. Welche Zusicherung besitzt der Bundesrat, damit die EG im zukünftigen Transitabkommen die legitimen Interessen der Schweiz respektiert?
5. Wie gedenkt der Bundesrat die Ausnahmen in der Praxis zu handhaben, insbesondere eine wirksame Kontrolle auf der Strasse sicherzustellen?

6. Wie gedenken die Behörden die zusätzlichen Kapazitätsengpässe zu bewältigen, die vorab auf der Gotthard-Nordrampe entstehen werden, welche über keine Kriechspur verfügt?

Texte de l'interpellation du 10 juin 1991

C'est avec étonnement et inquiétude que les milieux intéressés ont appris le 6 juin que le Conseil fédéral avait déclaré à la CE qu'il était prêt à autoriser des dérogations à la limite des 28 tonnes pour les camions.

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

1. Pour quels motifs a-t-il soudain abandonné le principe selon lequel la limite des 28 tonnes n'est pas négociable?
2. Pense-t-il pouvoir résister à la très forte pression qu'exercera la CE lorsqu'il s'agira, par la suite, de préciser jusqu'où iront les exceptions prétendues «minimales»?
3. Quelles garanties a-t-il obtenues de la CE en contrepartie de la concession inhabituelle qu'il a faite?
4. Est-il sûr que la CE respectera les intérêts légitimes de la Suisse dans le cadre du futur accord sur le transit alpin? Quelles assurances lui a-t-elle données?
5. Comment compte-t-il appliquer ces exceptions dans la pratique et, plus particulièrement, assurer un contrôle efficace sur les routes?
6. Comment les autorités pensent-elles résoudre les problèmes de saturation qui ne manqueront pas de s'accroître principalement sur la rampe nord du Saint-Gothard, qui ne dispose pas de voie lente?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ziegler Oswald (1)

Danioth: Meine Interpellation habe ich unmittelbar nach dem 6. Juni 1991 eingereicht, als in die bislang unverrückbare Front der Schweiz in den EG-Verhandlungen eine erste Bremsung – und wie sich inzwischen gezeigt hat, leider nicht die letzte – geschlagen wurde. Der Bundesrat hat bekanntlich Ausnahmen für 50 Lastwagen von 40 Tonnen pro Tag als Transit bewilligt. Inzwischen sind im Transitabkommen diese 50 Lastwagen auf täglich 100 erhöht worden. Damit gehört die unverrückbare 28-Tonnen-Limite, die oft als helvetischer Mythos bezeichnet worden ist, der Vergangenheit an.

Noch in der Neat-Botschaft hat der Bundesrat auf Seite 20 ziemlich apodiktisch erklärt: «Selbst ein befristeter und kontingentierter Strassenkorridor für Lastenzüge mit bis zu 40 Tonnen Gewicht ist darum für den Bundesrat nicht negoziabel.» In Tat und Wahrheit haben wir heute natürlich mit dieser Öffnung den befristeten und beschränkten Korridor.

Der bundesrätliche Sprecher war denn auch sichtlich bemüht, die Tragweite und die Auswirkungen dieser Konzessionen etwas herunterzuspielen und in den Gesamtzusammenhang der Transitverhandlungen zu stellen. Doch die Reaktionen waren in der Öffentlichkeit gleichwohl ziemlich gemischt, in den betroffenen Regionen war man sogar beunruhigt. Man hat zwar durchaus Verständnis – ich teile dieses Verständnis –, dass der Bundesrat in Kenntnis der Gesamtzusammenhänge seine schwierigen Verhandlungen mit der EG führen musste. Aber diese Kehrtwende hat doch besorgte Fragen aufgeworfen.

Ich habe versucht, einige Fragen in meiner Interpellation aufzulisten. Ich räume ein, dass sie heute in einem anderen Lichte gesehen werden müssen; im Grundsatz sind sie aber nicht überholt. Vor allem ist man im ungewissen über den Inhalt und den Umfang dieser Ausnahmen, was als minimal bezeichnet wurde und sich offenbar auf den Transport verderblicher Waren sowie neuestens auf abgaskonforme Lastwagen beschränken soll. Das sind positive Elemente, das möchte ich durchaus einräumen. Vor allem ist es das Durchschimmern einer neuen Transportphilosophie, die sich offenbar auch in Europa breitzumachen beginnt.

Die Ausnahmen sind denn auch als befristet bezeichnet worden, bis die verstärkte Huckepacklösung im Jahre 1995 zu greifen beginnt.

Die Bedenken aber, dass dieser Umfang in den nachträglichen Verhandlungen noch ausgeweitet werde, haben sich in-

Motion Simmen Revision des Eisenbahngesetzes

Motion Simmen Révision de la loi sur les chemins de fer

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
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	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3155
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	992-993
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 831

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.