

siedelten Gebiets erreicht wurde und die Zahl der Abonnenten von 49 500 auf 174 500 zunahm. Somit ist es in diesem Bereich der PTT-Dienste zu einem erheblichen Einnahmewachstum gekommen, und zwar allein aus den Abonnementstaxen um 38,6 Millionen Franken auf 136,1 Millionen Franken.

Abdeckung der besiedelten Gebiete zu 80 Prozent: Was das nach unseren PTT bedeutet, ersehen Sie auf Seite 50 eines Telefonbuches. Dort finden Sie eine Natel-C-Lagekarte abgedruckt, welche über den Ausbau des Natel-C-Netzes bis Ende 1991 Auskunft gibt, wenigstens auf dem Papier.

Wie sieht es hingegen im Gelände aus? Dass die Versorgung noch nicht überall einwandfrei funktioniert, nehme ich in Kauf; dass aber auf weiten Strecken der Hauptachsen unseres Nationalstrassennetzes der Empfang sehr schlecht bis inexistent ist, kann ich nicht akzeptieren.

Ich erwähne einige dieser Strecken. N 2, Teilstück Luzern–Oftringen; N 1, Teilstück Oftringen–Bern; die ganze Strecke Lausanne–Bern, auf welcher eine normale Natel-C-Verbindung praktisch unmöglich ist! Nach genannter Lagekarte sind all diese Strecken voll abgedeckt.

Diese Beispiele mögen genügen, obwohl ich das Musterangebot beliebig erweitern könnte. Hier wird durch unsere PTT ein Produkt verkauft, das nicht der versprochenen Qualität entspricht. Wer gestützt auf die erwähnte Lagekarte beschliesst, ein Natel-C-Gerät zu kaufen und die Abonnementserklärung zu unterschreiben, wird schamlos geprellt. Eine Privatperson, die systematisch eine Ware verkauft, die nicht der versprochenen Qualität entspricht und vorsätzlich evidente Mängel verbirgt, kommt wegen gewerbmässigen Betrugs vor den Richter.

Ich wiederhole: Den 174 500 Natel-C-Abonnenten wird unter Verschweigung der anhaftenden Mängel und unter Vorspiegelung falscher Tatsachen ein Produkt verkauft, dessen Hersteller obendrauf die Unverfrorenheit hat, ab nächstem Jahr den Preis gleich noch um 50 Prozent zu erhöhen!

Ich bitte den Bundesrat, darauf hinzuwirken, dass die PTT unverzüglich die Mängel im Natel-C-Netz ausmerzen oder die Lagekarte sofort der Realität anpassen und erst anschliessend überhaupt eine Erhöhung der Gesprächstaxen für Natel-Gespräche in Erwägung ziehen.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte mich zuerst bei Herrn Mornioli dafür entschuldigen, dass ich seine Frage, nämlich Gratistransport des Schweizervolkes mit den SBB, nicht beantwortet habe. Aber ich kann die Frage nicht beantworten, weil ich zunächst rechnen muss.

Ich bin aber der Ansicht, dass die 1,5 Milliarden Franken, die ein solcher Transport an Einnahmeverlust bringen würde, nicht genügen könnten. Ich werde die Sache überlegen. Es wäre gefährlich, jetzt «aus dem hohlen Bauch» dazu Stellung zu nehmen. Die Idee ist interessant, aber sie muss an allen Ecken und Kanten geprüft werden. Grundsätzlich ist der Bundesrat allerdings der Meinung, dass die Leistung, die angeboten wird, auch etwas kosten darf. Aber wir werden die Sache studieren.

Zu Ihrer Frage zur ungenügenden Versorgung beim Natel C. Zunächst muss man sagen, dass es sich hier um ein Funktelefon handelt. Seinerzeit ist man davon ausgegangen, dass es etwa 200 Sender braucht, um das Land abzudecken. Die PTT haben heute bereits 500 Sender montiert. Das ist ein grosser Aufwand. Die Abdeckung ist, wie Sie gesagt haben, nicht hundertprozentig. Die Topographie in diesem Land der schönen Berge und der tiefen Täler erschwert diese Abdeckung zu 100 Prozent natürlich. Ich kann Ihnen aber sagen, Herr Ständerat, dass eine weitere Verbesserung angestrebt wird. Aber sie braucht noch etwas Zeit.

Dem Umstand, dass der Versorgungsgrad noch nicht überall gegeben ist, wird tarifarisch auch Rechnung getragen. Ich glaube, das müssen wir hier erwähnen. Aber ich bin mit Ihnen einverstanden: Weitere Anstrengungen sind nötig. Aber diese Anstrengungen brauchen Zeit und kosten etwas Geld.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

### **Titel und Ingress, Art. 1–3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

27 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

92.017

## **Luftlinienverkehr. Abkommen Trafic aérien de ligne. Accords**

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 12. Februar 1992 (BBI II 1202)  
Message et projets d'arrêté du 12 février 1992 (FF II 1193)

*Antrag der Kommission*

*Eintreten*

*Proposition de la commission*

*Entrer en matière*

**Danioth**, Berichterstatter: Die eidgenössischen Räte haben sich in unregelmässigen Abständen immer wieder mit Abkommen wie den zur Diskussion stehenden zu befassen. Die Abkommen sind die staatsvertragliche Grundlage für den Betrieb der Luftverkehrslinien der Swissair nach ausländischen Staaten bzw. der bezeichneten Linienverkehrsunternehmen dieser Staaten nach der Schweiz. Zurzeit gibt es 102 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen, 93 davon sind in Kraft, 7 sind unterzeichnet, und 2 sind paraphiert. Es besteht also eine fixe staatsvertragliche Regelung als Basis für die Linienverkehrsverbindungen von und nach der Schweiz.

Die Abkommen sind für die Schweiz als kleines Land mit seiner geographischen Lage wichtig. Dies gilt für die Wirtschaft, dies gilt speziell für den Fremdenverkehr, und dies gilt natürlich auch für die kulturellen Beziehungen. Die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr ist in hohem Masse auf die aktive und erfolgreiche Tätigkeit der Swissair zurückzuführen. Das darf hier in diesem Saale einmal anerkannt werden.

Zum Swissair-Bereich gehören auch die Crossair im Kurzstrecken- sowie die Balair und die CTA im Charterverkehr. Die Aufgabe des Bundes liegt darin, für eine ausreichende Rahmenordnung zu sorgen. Zu diesem Zweck schliesst er mit ausländischen Staaten Abkommen ab. Sie ermöglichen es, den Luftverkehr geordnet, möglichst freiheitlich und nach unternehmerischen Gesichtspunkten zu gestalten. Primär kommt der Antrieb von den Gesellschaften aus. Der Bund stellt dann seine Infrastruktur zur Verfügung, damit der Rahmen für die Flüge abgesteckt werden kann. Man befindet sich hier in einem Sektor der aktiven Verkehrspolitik, der eng mit der Aussenhandelspolitik verknüpft ist.

Zu achten ist in der Schweiz darauf, dass sich der Anschluss an den Weltluftverkehr möglichst harmonisch gestaltet. Insofern gilt es, bei den Verhandlungen aber auch darauf bedacht zu sein, dass ein ausgesprochenes Ungleichgewicht zwischen den drei Landesflughäfen vermieden wird. Zwischen Basel, Genf und Zürich ist ein Ausgleich zu suchen.

Wichtig sind auch die Anliegen des Umweltschutzes, insbesondere der Lärmbekämpfung in der Umgebung der Flugplätze. Hier darf beigefügt werden, dass bei der im Nationalrat letzte Woche geführten «Luftschlacht» – so möchte ich es fast umschreiben – zum Teil übersehen worden ist, dass derartige Schwerpunkte auch in den Luftlinienabkommen berücksichtigt werden.

Die Abkommen bzw. Abkommensänderungen, die dem Parlament mit der vorliegenden Botschaft zur Genehmigung unterbreitet werden, betreffen alle Staaten ausserhalb Europas. Bei den sieben neuen Abkommen geht es um interkontinentalen Luftlinienverkehr, um Mittelstrecken bei den Vereinigten Arabischen Emiraten, bei Oman und bei Jemen, um Langstrecken bei Australien, Hongkong, Zimbabwe und Venezuela.

Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Kommission aufgrund der zuverlässigen Auskünfte und Unterlagen, die wir erhalten haben, glaubt, auf Augenscheine und Testflüge in alle diese Staaten verzichten zu können.

Alle Abkommen entsprechen im wesentlichen den sogenannten Bermuda-Klauseln, d. h. dem Grundkonzept, das das seinerzeitige Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und Grossbritannien geprägt hat. Dieses Konzept, das den meisten der 102 von der Schweiz abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen zugrunde liegt, spiegelt eine Luftverkehrswirklichkeit wider, die von erheblichen behördlichen Interventionen geprägt ist. Das bedeutet, dass Marktzutritt, Kapazitätsbemessung und Tarife nur zum Teil durch den freien Wettbewerb bestimmt sind. Die Vertragsstaaten greifen regelnd ein. Sie tun dies, um ihre nationalen Fluggesellschaften gegenüber der Swissair – der Konkurrenz, von der anderen Seite aus gesehen – abzuschirmen. So weit zu den neuen Abkommen.

Bei der Ergänzung der Abkommen mit vier Staaten, nämlich mit Brasilien, Mexiko, den USA und Pakistan, geht es zur Hauptsache um die Einführung eines Sicherheitsartikels. Damit wird auch bilateral eine Verstärkung in der weltweiten Terrorbekämpfung bewirkt.

Gestatten Sie mir noch einige Ueberlegungen zu den europäischen Luftverkehrsbeziehungen im Rahmen der zurzeit laufenden Diskussionen über das Transitabkommen, den EWR und die Neat.

In der Botschaft des Bundesrates, die ja zweiseitige Abkommen über den Luftlinienverkehr behandelt, wird zu den Beziehungen der Schweiz zur EG Stellung genommen. Auf Seite 3 wird festgestellt, abgesehen von den Regelungen in der EG und den derzeitigen Bestrebungen im Rahmen des EWR seien bis heute alle Bemühungen erfolglos geblieben, weltweit die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr mehrseitig zu regeln.

Auf Seite 13 wird dann bestätigt, dass die schweizerischen Bestrebungen zu einer staatsvertraglichen Regelung der Luftverkehrsbeziehungen mit der EG, separat oder im Rahmen des EWR, kein Hindernis für die Genehmigung der sieben bilateralen Abkommen mit aussereuropäischen Staaten bilden. Zurzeit beanspruchen übrigens alle zwölf EG-Staaten nach wie vor die uneingeschränkte Kompetenz für die Ausgestaltung ihrer Luftverkehrsbeziehungen mit Drittstaaten. Aktuell sind zurzeit gerade die Meinungsverschiedenheiten zwischen Frankreich und Deutschland einerseits und den USA andererseits. In Kürze zu den Beziehungen der Schweiz zur EG, über die sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen von der Verwaltung hat informieren lassen: Seit dem Sommer 1988 bemühen sich die Bundesbehörden, eine Brücke zu den vom EG-Verkehrsministerrat beschlossenen Liberalisierungsmassnahmen zu schlagen. Kommt der EWR zustande, so wäre das Ziel erreicht: Die schweizerischen Fluggesellschaften, namentlich die Swissair und die Crossair, könnten mit den EG-Gesellschaften unter gleichen Bedingungen konkurrieren. Es bestünden Wettbewerbsbedingungen, Diskriminierungen wären ausgeschlossen, die Spiesse gleich lang. Selbstverständlich wäre dies aber nicht nur mit Vorteilen verbunden. In der EG besteht ja schon heute im Rahmen des sogenannten zweiten Liberalisierungspaketes ein grosser Freiraum. Das dritte Paket, das am 1. Januar 1993 in Kraft treten soll, wird weitere behördliche Schranken abbauen. Im Rahmen weitgefasser Vorschriften bilden sich die Flugpreise weitgehend frei. Die

Fluggesellschaften können zwischen den Flughäfen anderer EG-Staaten Transporte durchführen, also zum Beispiel die Air France zwischen München und Athen. Auch die Bestimmungen über die Beförderungsmöglichkeiten sind liberal ausgestaltet. Alle Schranken, die eine irgendwie gleichmässige Beteiligung am Verkehr beinhalten würden, fallen dahin.

Eine solche Marktöffnung käme nicht nur der Tätigkeit der Swissair und der Crossair in den anderen Staaten der EG bzw. des EWR zugute; die Fluggesellschaften dieser Staaten hätten selbstverständlich die gleichen Rechte und Möglichkeiten in der Schweiz. Sie könnten z. B. Personen und Waren frei zwischen Genf und Rom transportieren.

Mit dem EWR-Vertrag würden sodann auf den schweizerischen Flughäfen verschiedene Harmonisierungsmassnahmen anwendbar, die im *Acquis communautaire* enthalten sind, so Bestimmungen über die Zuteilung von Start- und Landzeiten, die Abschaffung der Zollfreiläden – heute übrigens ein gutes Geschäft der Swissair –, die Einführung der Mehrwertsteuer und die Zulassung lärmiger Flugzeuge.

Sollte hingegen der Beitritt zum EWR scheitern, so bliebe gegebenenfalls noch die Möglichkeit, der Diskriminierungsgefahr durch ein zweiseitiges Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EG zu begegnen. Voraussetzung wäre allerdings, dass der Transitvertrag zustande kommt, was bekanntlich eine Annahme der Neat-Vorlage voraussetzt.

Mit dem Transitvertrag ist nämlich eine gemeinsame Erklärung der Schweiz und der EG verknüpft. Darin betonen die beiden Vertragsparteien die Wichtigkeit einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung im Bereich der Luftfahrt. So bald als möglich sei eine befriedigende Lösung auf der Basis des *Acquis communautaire* zu erreichen.

Sollte wider Erwarten weder der EWR-Vertrag wirksam werden noch ein Luftverkehrsabkommen zustande kommen, dann müssten die schweizerischen Fluggesellschaften im EG-Raum mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen rechnen: Der Zutritt zu den EG-Flughäfen wäre eingeschränkt, die freie Kapazitätsentfaltung würde gehemmt, die Beförderungsmöglichkeiten wären limitiert, im Tarifbereich müsste auf attraktive Flugpreise im Verkehr zwischen EG-Staaten über die Schweiz verzichtet werden. Der genaue Umfang der Nachteile lässt sich heute aber nicht abschätzen. Vorteile wären mit einer solchen «splendid isolation» wohl nur wenige verbunden. Sie sehen daraus, dass unsere kommenden Abstimmungen in den Bereichen, die erwähnt worden sind, auch auf den Luftverkehr und auf diese Abkommen, die nun zur Ratifikation unterbreitet sind, grosse Auswirkungen haben.

Abschliessend beantrage ich Ihnen namens der einstimmigen Kommission, die sieben Abkommen über den Luftlinienverkehr und die Aenderung von vier Abkommen betreffend die Sicherheit im Luftlinienverkehr zu genehmigen.

*Entreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

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

#### **A. Bundesbeschluss betreffend verschiedene Abkommen über den Luftlinienverkehr**

#### **A. Arrêté fédéral concernant divers accords sur le trafic aérien de ligne**

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

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

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

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

27 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

**B. Bundesbeschluss betreffend die Aenderung von vier Abkommen über den Luftlinienverkehr**

**B. Arrêté fédéral concernant la modification de quatre accords sur le trafic aérien de ligne**

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**  
**Titre et préambule, art. 1, 2**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
Für Annahme des Entwurfes

28 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

90.735

**Motion des Nationalrates**  
**(sozialdemokratische Fraktion)**  
**Energiepolitischer Aktionsplan**

**Motion du Conseil national**  
**(groupe socialiste)**  
**Politique énergétique. Mesures envisagées**

*Wortlaut der Motion vom 25. November 1991*

Nach Annahme der Moratoriums-Initiative durch Volk und Stände laden wir den Bundesrat ein, umgehend einen energiepolitischen Aktionsplan zu erarbeiten.

Der Aktionsplan muss mindestens folgende Bereiche und Massnahmen umfassen:

1. Ausbau der Impulsprogramme zur rationellen Energienutzung;
2. Erweiterung der Rahmenkredite für Pilot- und Demonstrationsanlagen zur Anwendung einheimischer, umweltverträglicher Energieträger;
3. Unterstützung der Kantone bei ihren eigenen Bemühungen um die rationelle Energienutzung.

*Texte de la motion du 25 novembre 1991*

Après l'acceptation par le peuple et les cantons de l'initiative sur le moratoire, nous chargeons le Conseil fédéral d'élaborer immédiatement un programme de mesures de politique énergétique.

Ce programme doit couvrir au moins les domaines et les mesures suivantes:

1. Développer les programmes d'impulsion pour une utilisation rationnelle de l'énergie;
2. Augmenter les crédits de programme destinés aux installations pilotes et de démonstration pour l'utilisation d'agents énergétiques indigènes peu polluants;
3. Encourager les efforts des cantons en vue d'une utilisation rationnelle de l'énergie.

**Schallberger**, Berichterstatter: Anlässlich der Abstimmung vom 23. September 1990 haben Volk und Stände die Kernenergieausstiegs-Initiative zwar abgelehnt, die Moratoriums-Initiative jedoch angenommen. In der Folge haben Parlamentarier und Fraktionen energiepolitische Vorstösse eingereicht. Ich erinnere an das Postulat Huber in unserem Rate. Im Nationalrat reichte drei Tage nach der Abstimmung unter anderen die SP-Fraktion eine Motion ein, mit der sie vom Bundesrat einen energiepolitischen Aktionsplan verlangte, der mindestens 10 Punkte zu umfassen hätte.

Der Nationalrat entschied am 25. November 1991 vollumfänglich im Sinne der bundesrätlichen Anträge. Es wurden ledig-

lich ein Punkt voll und zwei Punkte zur Hälfte als Motion überwiesen.

Gegenstand unserer Beratung bilden somit die verbleibenden Punkte, wobei man bei unserer Kommissionsberatung durchaus nicht den Eindruck hatte, es seien offene Türen eingerrannt worden: Die Türen waren offensichtlich schon vor der Einreichung der Motion so weit offen, dass sie gar nicht mehr eingerrannt werden konnten.

Zu Ziffer 1 der Motion, Ausbau der Impulsprogramme zur rationellen Energienutzung: Die Impulsprogramme, die vom EVD – nicht vom EVED – geleitet werden, seien – so wurde uns versichert – ein wertvolles Instrument. Mit den Programmen hätten schon vor der Abstimmung über den Energieartikel einige Anstösse in wichtigen Bereichen bewirkt werden können; aufgrund des Aktionsprogramms «Energie 2000» habe der Bundesrat im Februar 1991 zusätzliche Mittel gesprochen. Die Ausbildungsbemühungen seien ein wichtiger Bestandteil der Impulsprogramme; die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Energiewirtschaft und dem Bundesamt für Konjunkturfragen habe sich gut eingespielt, ebenso jene mit den Kantonen und den einschlägigen Verbänden.

Zu Ziffer 2, Erweiterung der Rahmenkredite für Pilot- und Demonstrationsanlagen zur Anwendung einheimischer umweltverträglicher Energieträger: Die Erweiterung dieser Rahmenkredite erfolgte aufgrund des im Mai 1991 in Kraft gesetzten Energienutzungsbeschlusses.

Zu Ziffer 3, Unterstützung der Kantone bei ihren eigenen Bemühungen um die rationelle Energienutzung: Hier gebe es – so wurde gegenüber der Kommission betont – seit langem fruchtbare Kontakte. Seit 1976 bestehe eine Energiefachstellenkonferenz und seit 1978 die Energiedirektorenkonferenz; beide seien vom Bund angeregt worden, der nun wichtige fachliche und administrative Unterstützung biete. Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bewähre sich und sei in Weiterentwicklung.

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie beantragt Ihnen ohne Gegenstimme bei zwei Enthaltungen, der vorliegenden reduzierten Motion zuzustimmen. Es handelt sich um Elemente einer langfristigen Energiepolitik, die bereits eingeleitet ist. Was die Krediterhöhungen anbelangt, beziehen sich diese auf den Stand bei Einreichung der Motion im Herbst 1990. Ich erwähne dies ausdrücklich wegen den auf nächste Woche traktandierten Sparmassnahmen. Die Motion wegen diesen Sparmassnahmen, oder weil sie zu einem guten Teil erfüllt ist, abzulehnen wäre ein politisch falsches Signal.

Wir empfehlen Ihnen Zustimmung.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte Sie bitten, diese Motion zu überweisen. Würde der Ständerat jetzt diese Teile der Motion ablehnen, gäbe er ein völlig falsches Signal. Man erhielte den Eindruck, der Ständerat distanzieren sich von der eingeschlagenen Energiepolitik.

Ich darf darauf hinweisen, dass mit dem Programm «Energie 2000», mit dem Energienutzungsbeschluss und der Energienutzungs-Verordnung, mit den bestehenden Impulsprogrammen Ravel und Pacer, mit den energiepolitischen Programmen von Kantonen und Bund und mit den bereits bewilligten Krediten in allen Bereichen diese Motion erfüllt werden kann.

Ich bitte Sie, dem Kommissionspräsidenten, Herrn Schallberger, zu folgen und dieser Motion zuzustimmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

## **Luftlinienverkehr. Abkommen**

### **Trafic aérien de ligne. Accords**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1992 - 17:00
Date	
Data	
Seite	397-399
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 413

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.