

einzig konzeSSIONierter Flughafen kommt sie ohne Subventionen durch die öffentliche Hand aus, da im Kanton und in der Stadt Bern entsprechende Rechtsgrundlagen fehlen.

Die Alpar AG hat in den vergangenen Jahren über 3 Millionen Franken in die Erneuerung der technischen Anlagen des Flughafens investiert. Noch nicht ersetzt wurden die veralteten, in keiner Weise mehr zweckdienlichen oder repräsentativen Gebäulichkeiten. Die Mehrheit von ihnen ist in leichter Holzbauweise gefertigt und weist ein Alter von 40 bis 50 Jahren auf. Insbesondere der für den Eindruck auf ankommende Passagiere wichtige Terminal besteht aus Baracken aus dem Zweiten Weltkrieg.

Die Alpar AG beabsichtigt, in den nächsten Jahren die veralteten Gebäulichkeiten durch zweckdienliche moderne Bauten zu ersetzen. Sie erwartet einen Investitionsrahmen von 18 Millionen Franken. Voraussetzung dazu bildet eine Erhöhung des Aktienkapitals von heute 3,065 Millionen Franken auf 8 bis 9 Millionen Franken. Kommt eine solche Kapitalerhöhung nicht oder nur unvollständig zustande, so hat die Alpar AG erklärt, sie werde bloss technische Gebäulichkeiten erstellen und auf einen neuen Passagierterminal verzichten. Gerade aber der Passagiertrakt ist für das Image eines Flughafens und des damit verbundenen Landes von entscheidender Bedeutung. Denn die Flughafengebäude stellen den ersten Kontakt eines anreisenden Gastes zu einem Land dar. Aus Kreisen des diplomatischen Corps wurde denn auch immer wieder auf das negative Image hingewiesen, welches die Berner Flughafengebäude der Schweiz verpassen.

Angesichts dieser Ausgangslage, des besonderen Interesses der Eidgenossenschaft am Zustand des Berner Flughafens für Staatsbesuche, aber auch für normalen diplomatischen Reiseverkehr – insbesondere in den kommenden Jahren, in denen durch die Integration Europas dieser Reiseverkehr wesentlich intensiviert werden wird – drängt sich eine Anwendung von Artikel 102 des Luftfahrtgesetzes auf, welcher dem Bund die Kompetenz gibt, sich an Flughafengesellschaften zu beteiligen.

In der Annahme, dass auch die bernische Privatwirtschaft an einer Aktienkapitalerhöhung mitmacht, kann mit einem Betrag von 3 Millionen Franken eine Beteiligung von etwa 33 Prozent an der Flughafengesellschaft erworben werden. Damit werden die finanziellen Voraussetzungen zu einer modernen Infrastruktur auf dem Flughafen Bern-Belp gesetzt. Mittelfristig dürfte sich zudem die Investition wegen der zu erwartenden Dividenden auch kommerziell bezahlt machen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

Die Frage einer allfälligen Beteiligung des Bundes an einem Flughafen bedarf eingehender Abklärungen. Es sind dabei nicht nur rechtliche und finanzielle, sondern auch politische und praktische Aspekte zu prüfen. Auch muss die präjudizielle Wirkung eines solchen Entscheides bedacht werden.

Die vom Motionär angeführte Begründung vermag auf den ersten Blick eine Bundesbeteiligung jedenfalls nicht so ohne weiteres zu rechtfertigen, auch wenn es dabei um den Flugplatz der Bundesstadt geht.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Der Vorstoss wird von Frau Bär, Frau Bäumlín und Herrn Vollmer bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

92.3030

Motion Giezendanner

Privatisierung von Stückguttransporten der SBB (Cargo Domizil)

Cargo Domicile. Privatisation

Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1992

Der Bundesrat wird eingeladen, den Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag an die SBB vom 9. Oktober 1986 zu ändern. Der Stückgutverkehr (Cargo Domizil) – Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c – sei im Leistungsauftrag zu streichen. Der Stückgutverkehr der SBB sei vollumfänglich dem privaten Transportgewerbe zu übergeben. Das Transportgewerbe übernimmt die Verteilung der Stückgüter ohne jegliche Bundes-subsvention.

Texte de la motion du 31 janvier 1992

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'arrêté fédéral du 9 octobre 1986 fixant les principes du mandat des Chemins de fer fédéraux. Il conviendrait de supprimer le trafic de détail (Cargo Domicile) mentionné à l'article 2, 1er alinéa, lettre c, de cet arrêté. L'ensemble du trafic de détail des CFF devrait être confié à des entreprises de transport privées. Ces entreprises assureraient la distribution des marchandises de détail sans bénéficier d'aucune subvention de la part de la Confédération.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Aregger, Aubry, Berger, Bezzola, Binder, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Gerold, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Cotti, Daepf, Dettling, Dreher, Eymann Christoph, Fehr, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Gros Jean-Michel, Gysin, Hess Otto, Jenni Peter, Kern, Leuba, Loeb François, Luder, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Phili-pona, Pidoux, Poncet, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Schwab, Seiler Hanspeter, Spoerry, Stamm Luzi, Steinegger, Steinemann, Stucky, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss, Zölch, Zwahlen

(72)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Bekanntlich resultiert aus dem Stückguttransport der SBB (Cargo Domizil) ein grosser Betriebsverlust. Stückgut ist nicht prädestiniert als Fracht der Bahn.

Da in der Schweiz bereits per LKW erfolgreich Stückverteilung betrieben wird (zu kostendeckenden Preisen), kann dieser defizitäre Bereich von der Bahn an das private Transportgewerbe abgetreten werden. Die Verteilung für unsere Volkswirtschaft bleibt gewährleistet.

Für die SBB wird eine grosse Verlustquelle eliminiert, zudem kann die freiwerdende Kapazität z. B. für den zukunfts-trächtigen Kombiverkehr genutzt werden. (Man denke an die erhöhte Schienen- und Lokomotivkapazität).

Die Güterschuppen und Lagerhäuser können gewinnbringend vermietet werden.

Da bereits heute der grösste Teil von Cargo Domizil über die Strasse abgewickelt wird, entsteht kein ökologischer Nachteil. Im Gegenteil, es werden weniger Kleinlastwagen auf der Strasse verkehren. Die heute verkehrenden Stückgut-LKW werden besser ausgelastet sein.

SBB-Personal könnte teilweise von den SBB durch die privaten Unternehmungen übernommen werden.

Der moderne Kombiverkehr könnte durch die neuen, nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführten privatwirtschaftlichen Transportunternehmungen auch für längere Distanzen in der Schweiz genutzt werden.

Gemäss Transportgesetz (SR 742.40) ist die SBB von der Transportpflicht für Stückgut ausgenommen. Eine Privatisierung könnte deshalb sofort vorgenommen werden. Mit der Privatisierung des Stückgutverkehrs wird die SBB sofort viele Millionen einsparen können.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 1. April 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 1er avril 1992

Die Problematik des Stückguttransportes (Cargo Domizil) bei den Schweizer Bahnen ist bekannt. Die finanzielle Lage der SBB und der meisten in diesem Bereich tätigen konzessionierten Bahnunternehmungen erlaubt es nicht, das Stückgutangebot in der heutigen Form weiterzuführen. Basierend auf dieser Erkenntnis hat der SBB-Verwaltungsrat Massnahmen für Leistungsverbesserungen und insbesondere zur Kostensenkung beschlossen. Erste Rationalisierungsmassnahmen traten bereits am 1. März 1992 in Kraft.

Zudem hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die SBB angewiesen, ein Konzept zu entwickeln, das bis 1995 zumindest die Erwirtschaftung des Deckungsbeitrags II (Deckung der variablen und fixen Produktkosten) gewährleistet. Wird dieses Ziel binnen der gesetzten Frist nicht erreicht, muss entweder der Einsatz einer privatwirtschaftlichen Trägerschaft oder die definitive Streichung des Angebotes erwogen werden. Eine Gesetzesänderung ist hierfür nicht notwendig.

Das Transportgesetz erlaubt den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs schon heute, die Beförderung von Stückgut aus ihrem Angebot zu streichen. Auch der geltende Leistungsauftrag verpflichtet die SBB nicht, einen Stückguttransport anzubieten. Verlangt wird einzig und allein, dass der Stückgutverkehr dem marktwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen ist, wenn eine solche Leistung angeboten wird.

Das vom Motionär für die SBB geforderte Beförderungsverbot widerspricht marktwirtschaftlichen Prinzipien. Es steht jedoch ausser Frage, für den Stückguttransport ein LKW-Monopol zu errichten.

Im Hinblick auf den nächsten Leistungsauftrag an die SBB (ab 1. Januar 1995), im Wissen um die schwierigen Finanzperspektiven der Bundesbahnen und unter Einbezug der europäischen Tendenzen für die Bahnen setzt das EVED eine «Groupe de réflexion über die Zukunft der SBB» ein. Die Anliegen des Motionärs werden in diesem Rahmen geprüft werden können.

Aufgrund der von den SBB beschlossenen Massnahmen, der vom BAV an das Stückgutangebot gestellten betriebswirtschaftlichen Bedingungen und der im Hinblick auf einen neuen Leistungsauftrag eingeleiteten Vorarbeiten hält der Bundesrat dafür, den Vorstoss als Postulat zu behandeln.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Der Vorstoss wird von Herrn Ledergerber bekämpft. Die Diskussion wird verschoben.

Verschoben – Renvoyé

92.3043

Motion Keller Rudolf

Freie Ausübung öffentlicher Aemter von SBB-Angestellten

Personnel des CFF.

Libre exercice de charges publiques

Wortlaut der Motion vom 2. März 1992

Der Bundesrat wird beauftragt, bei der Generaldirektion der SBB zu verlangen, dass das «Reglement über die Voraussetzungen und Bedingungen für die Bewilligung von Urlaub» der Schweizerischen Bundesbahnen, R 182.1, in Artikel 23 in dem Sinne angepasst wird, dass öffentliche Aemter ohne wirtschaftliche Einbussen zeitlich voll ausgeübt werden können.

Texte de la motion du 2 mars 1992

Le Conseil fédéral est chargé de demander à la Direction générale des CFF de modifier l'article 23 de son Règlement fixant les conditions d'attribution des congés (R182.1) de sorte qu'une personne en charge d'une fonction publique puisse désormais l'exercer pleinement sans perdre une partie de sa rémunération.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Stalder

(1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im «Reglement über die Voraussetzungen und Bedingungen für die Bewilligung von Urlaub» der Schweizerischen Bundesbahnen, R 182.1, ist in Artikel 23 festgehalten, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein öffentliches Amt bekleiden, bis zu 15 Tage im Jahr bezahlten Urlaub beziehen können. Nun gibt es aber Behörden, wie beispielsweise kantonale Legislativen, wo der zeitliche Aufwand mehr als 15 Tage beträgt. Dies führt immer wieder zu Problemen für die von dieser Regelung betroffenen Personen. Sie müssen um zusätzliche Freitage betteln und können wegen der restriktiven Regelung oft nicht alle Sitzungen – ihr Amt betreffend – besuchen, wie es für eine seriöse Erfüllung eines Amtes aber erforderlich ist. So wie es im Interesse anderer Arbeitgeber ist, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter öffentliche Aemter bekleiden, sollte auch die SBB alles Interesse daran haben, dass dies für ihre Angestellten problemlos möglich ist. Es wäre nicht von Gutem für unser Staatswesen, wenn immer mehr bestimmte Berufsgruppen von der Ausübung öffentlicher Aemter absehen müssen oder wenn ihnen wegen eines Amtes, das sie innehaben, gar berufliche Nachteile erwachsen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 13 mai 1992

Die SBB sind daran interessiert, dass sich ihr Personal aktiv am öffentlichen Leben beteiligt, und unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein Amt in einer legislativen oder exekutiven Behörde ausüben. Soweit es die Umstände erlauben, wird die Teilnahme an den Sitzungen ermöglicht.

Die dienstlichen Erfordernisse gehen jedoch vor, wenn die in Frage stehende Person an ihrem Arbeitsplatz während der Abwesenheit unbedingt ersetzt werden muss. Wenn in den letzten Jahren einigen Urlaubsgesuchen nicht entsprochen werden konnte, ist das nicht auf eine restriktive Politik betreffend die Gewährung von Urlaub zurückzuführen, sondern vielmehr auf die schwierige Personalsituation, welche die Ersatzstellung verunmöglichte.

Für die Gewährung von Urlaub an die Inhaber eines öffentlichen Amtes gilt ein einfaches Verfahren. Ein besonderes Gesuch ist nur nötig, wenn mehr als 15 Urlaubstage beansprucht werden. In der Regel ist es Ende Jahr einzureichen. Wenn die Verpflichtungen des Amtes es rechtfertigen, werden – entspre-

Motion Giezendanner Privatisierung von Stückguttransporten der SBB (Cargo Domizil)

Motion Giezendanner Cargo Domicile. Privatisation

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3030
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1207-1208
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 284

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.