

In bezug auf die Quersubventionen ist das Problem erkannt – Herr Dreher ist jetzt da –: Ich sage Ihnen jetzt nicht das gleiche wie letztes Jahr. Ich kann Ihnen nur sagen, dass bis 1996 die Trennung zwischen «P» und «T», also zwischen Post und Telekommunikation, erfolgen sollte. Diese Trennung kann man leider nicht so schnell vornehmen, wie das wünschbar wäre. Wir sind aber auf dem Weg – Rendezvous 1996!

Ich darf Ihnen noch sagen, Herr Dreher: Die Abstufung Normaltarif/reduzierter Tarif – Sie haben das Stichwort Sihlpost gegeben – richtet sich nach den Verkehrsspitzen. Genau das, was Sie auch schon gefordert haben! Es geht um betrieblich sinnvolle Abstufungen, die vorgenommen werden müssen. Sie erlauben eine rationellere Netzplanung. Damit können insgesamt die Kosten tiefer gehalten werden. Was Sie gewünscht haben, wenn auch vielleicht nicht in dieser Klarheit und Direktheit, hat man umzusetzen versucht. Jetzt ist das Resultat nicht das, was Sie erhofft haben, weil es etwas mehr kostet. Davon profitieren jedoch insgesamt die Kunden, die diese Zeiten ausnützen können; und diejenigen, die auf spätere Zeiten angewiesen sind, müssen halt etwas mehr bezahlen. Damit ergibt sich eine Staffelung.

Abschliessend möchte ich Ihnen für die gute Aufnahme des Geschäftsberichtes und der Rechnung danken. Wir werden alles tun, um auch in diesem Bereich im nächsten Jahr besser zu werden.

Präsident: Die SD/Lega-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den beiden Vorlagen zustimmen wird.

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über die Geschäftsführung des Bundesrates im Bereich der PTT-Betriebe im Jahre 1992

A. Arrêté fédéral approuvant la gestion du Conseil fédéral dans le domaine des PTT pour l'année 1992

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

111 Stimmen
(Einstimmigkeit)

B. Bundesbeschluss über die Finanzrechnung der PTT-Betriebe für das Jahr 1992

B. Arrêté fédéral concernant le compte financier de l'Entreprise des PTT pour l'année 1992

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

109 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

93.3254

**Dringliche Interpellation
der christlichdemokratischen Fraktion
Situation und Zukunft der Swissair**

**Interpellation urgente
du groupe démocrate-chrétien
Situation actuelle et avenir de Swissair**

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Die Verhandlungen der Swissair mit europäischen Fluggesellschaften über eine internationale Managementgesellschaft und eine spätere Fusion mit ausländischen Partnergesellschaften werden weitreichende Konsequenzen für den Fortbestand der schweizerischen Fluggesellschaften, die damit verbundenen Arbeitsplätze und die Wahrung der nationalen Interessen haben. Wir bitten den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Mit welchen verkehrs- und aussenpolitischen Massnahmen gedenkt der Bundesrat die internationale Konkurrenzfähigkeit der Swissair zu verbessern, welche es den schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften erlauben, aus einer Position der Stärke den Weg in die Zukunft finden?

– Welche aussenpolitischen Kanäle will der Bundesrat dazu einsetzen?

– Welche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem allfälligen Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG zu? Bis wann kann allenfalls mit dem Abschluss eines solchen Abkommens gerechnet werden?

– Welche verkehrspolitischen Möglichkeiten will der Bundesrat einsetzen beziehungsweise vorantreiben (Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur in der Schweiz; Transitabkommen; zügige Realisierung von leistungsfähigen Transitrouten)?

2. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, mit aussenwirtschaftlichen Massnahmen die Verhandlungsposition der schweizerischen Fluggesellschaften zu stärken?

3. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass die Beteiligung der Swissair an einer internationalen Managementgesellschaft mit ausländischen Fluggesellschaften einer Genehmigung durch den Bundesrat bedarf und dass eine Fusion der Swissair mit ausländischen Partnern eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes durch das eidgenössische Parlament voraussetzt?

4. Haben sich die Rahmenbedingungen für die Zukunft der Swissair durch die Ablehnung des EWR-Vertrages in der Schweiz nach Ansicht des Bundesrates verschlechtert?

5. Sind der «Alleingang» der Swissair und die damit verbundene Garantie ihrer Eigenständigkeit für den Bundesrat eine realistische Alternative zum Projekt Alcazar?

6. Wie und wann gedenkt der Bundesrat, auch das Parlament umfassend über den Stand und den weiteren Verlauf der Swissair-Verhandlungen zu informieren?

Die christlichdemokratische Fraktion der Bundesversammlung will nicht die unternehmerische Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften auf den Staat übertragen. Sie will vielmehr zukunftsgerichtete Lösungen, welche

– den Fortbestand der Luftfahrtgesellschaften sichern, eventuell in veränderter Form,

– die Arbeitsplätze erhalten, und

– die nationalen Interessen wahren werden.

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

Les négociations de Swissair avec des compagnies européennes au sujet de la création d'une société de gestion internationale et d'une fusion ultérieure avec des partenaires étrangers auront des conséquences d'une grande portée pour la survie des compagnies aériennes suisses, les emplois et la sauvegarde des intérêts de notre pays. A ce propos, nous demandons au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures le Conseil fédéral prévoit-il sur les plans des transports et de la politique étrangère en vue d'améliorer la compétitivité de Swissair à l'échelle internationale, afin de permettre aux compagnies aériennes suisses d'assurer leur avenir en partant d'une position de force?

– Quels instruments de politique étrangère le Conseil fédéral compte-t-il utiliser dans ce but?

– Quelle est l'importance, dans ce contexte, de la signature éventuelle d'un accord sur le transport aérien avec la CE? Quand un tel accord pourrait-il être conclu le cas échéant?

– Quelles mesures relevant de la politique des transports le Conseil fédéral compte-t-il prendre ou promouvoir (développement, en Suisse, des infrastructures destinées au trafic aérien; Accord sur le transit, construction rapide de routes de transit à forte capacité)?

2. Le Conseil fédéral voit-il comment on pourrait, par des mesures de politique économique extérieure, renforcer la position des compagnies aériennes suisses dans ces négociations?

3. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que la participation de Swissair à une société de gestion internationale, avec des compagnies étrangères, nécessite l'approbation du Conseil fédéral et qu'une fusion de Swissair avec des partenaires étrangers présuppose une modification, par le Parlement fédéral, de la loi sur la navigation aérienne?

4. De l'avis du Conseil fédéral, les conditions générales déterminant l'avenir de Swissair se sont-elles dégradées du fait du rejet de l'Accord sur l'EEE?

5. La possibilité, pour Swissair, de faire cavalier seul et de garder par la même son indépendance constitue-t-elle une alternative réaliste au projet Alcazar?

6. Comment et quand le Conseil fédéral entend-il informer en détail le Parlement de l'état actuel et de l'évolution ultérieure des négociations sur Swissair?

Le groupe démocrate-chrétien des Chambres fédérales ne veut pas transférer à l'Etat la responsabilité de la gestion des compagnies aériennes. Il souhaite qu'on parvienne à des solutions porteuses d'avenir, qui permettent

– d'assurer la survie des compagnies aériennes, éventuellement sous une forme modifiée;

– de sauvegarder les emplois, et

– de préserver les intérêts de notre pays.

Sprecher – Porte-parole: Kühne

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen

können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Mit der Erteilung eines Verhandlungsmandates im Januar dieses Jahres an das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit dem Ziel des Abschlusses eines Luftverkehrsabkommens mit der EG verfolgt der Bundesrat die Absicht, für die Konkurrenzfähigkeit der Swissair optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Diesbezüglich sind Fortschritte zu verzeichnen: Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat die EG-Kommission beauftragt, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten. Die zukünftige Entwicklung der Swissair hängt jedoch nicht nur von den luftverkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab, sondern ebenso von den Bedürfnissen des Marktes und den Reaktionen der Konkurrenz.

2. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Swissair das geeignetste Mittel ist, dem Unternehmen zu helfen, die bestehenden Arbeitsplätze im Rahmen des Möglichen zu erhalten und auszubauen. Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftverkehrsunternehmen sieht der Bundesrat in erster Linie den raschen Einbezug der Schweiz in die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs.

3. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) schreibt vor, dass die Statuten der Swissair der Genehmigung des Bundesrates unterliegen. Ob und wieweit das Projekt Alcazar eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes bedingt, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die Ergebnisse der Verhandlungen vorliegen.

4. Es wird anerkannt, dass die Rahmenbedingungen nach Ablehnung des EWR-Vertrages durch die Schweiz für die Swissair weniger gut sind als für andere europäische Gesellschaften, die von den Liberalisierungspaketen der EG profitieren können. Dies bedeutet, dass die betreffenden Gesellschaften fortan unter gleichen Wettbewerbsbedingungen arbeiten können, sich aber gleichzeitig einer übergeordneten Ueberwachung zu unterziehen haben.

Es ist deshalb die Absicht des Bundesrates, durch den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG die Situation für die Swissair so rasch als möglich zu verbessern.

5. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten Alternativen zum Projekt Alcazar vorzulegen. Ob der «Allein-

gang» der Swissair eine Alternative darstellt, wird zu klären sein. Die Swissair wird zur Frage gangbarer Alternativen Stellung nehmen.

6. Der Bundesrat ist gewillt, über den weiteren Verlauf des Projekts Alcazar zu informieren. Sollte Alcazar bis und mit Holdinggesellschaft realisiert werden, hätte das Parlament sich voraussichtlich im Rahmen einer Teilrevision des LFG mit dem Projekt auseinanderzusetzen. Ueber den genauen Zeitpunkt kann heute noch keine präzise Auskunft gegeben werden. Der Bundesrat kann sich der Stossrichtung für zukunftsgerichtete Lösungen, wie sie in der Frage zum Ausdruck kommen, anschliessen.

*Rapport écrit du Conseil fédéral
du 14 juin 1993*

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Mains experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Au mois de janvier de cette année, nous avons demandé à l'Office fédéral de l'aviation civile de mener les négociations visant à conclure un accord de trafic aérien avec la CE. Nous entendons par là créer les conditions-cadres optimales en vue d'améliorer la compétitivité de Swissair. Un premier résultat a

été obtenu, puisque le Conseil des ministres de la CE a, le 7 juin 1993, chargé la Commission d'élaborer le mandat de négociations. L'avenir de Swissair ne dépend pas seulement des conditions générales de la politique aéronautique, mais aussi des besoins du marché et des réactions de la concurrence.

2. Nous sommes d'avis qu'un renforcement de la compétitivité constitue le moyen adéquat pour aider Swissair et pour maintenir, voire développer le plus possible son domaine de l'emploi. Si l'on veut améliorer la compétitivité des compagnies suisses, il importe d'abord de faire en sorte que notre pays participe sans tarder au processus de libéralisation du transport aérien européen.

3. L'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA) stipule que les statuts de Swissair sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Quant à la question de savoir si et dans quelle mesure le projet Alcazar présuppose une modification de ladite loi, on ne pourra y répondre avec certitude que lorsque les résultats des négociations seront connus.

4. Il est indéniable qu'à la suite du refus de l'Accord sur l'EEE les conditions générales déterminant l'avenir de Swissair sont moins bonnes que celles dont bénéficient les autres compagnies de la CE (différents paquets de mesures communautaires de libéralisation). Cela signifie que les entreprises concernées seront dorénavant à même de travailler dans des conditions de concurrence identiques, tout en devant toutefois se soumettre à la surveillance d'une autorité supérieure.

Dès lors, nous avons l'intention de signer un accord sur le transport aérien avec la CE, ce qui permettrait d'améliorer aussi rapidement que possible la situation de Swissair.

5. Nous avons demandé à cette dernière de faire appel à un conseiller d'entreprise indépendant et expérimenté, afin qu'elle soit à même de nous présenter d'autres options que le projet Alcazar. La course en solitaire est-elle une réelle solution? La réponse demande des éclaircissements. Swissair se déterminera encore de manière détaillée sur d'autres éventualités.

6. Nous tenons à informer le Parlement sur les modalités du projet Alcazar et sur son développement. Si ce projet devait aller jusqu'à la création d'un holding, le Parlement devrait se pencher sur la question dans le contexte d'une révision partielle de la LNA. Il est cependant prématuré de préconiser une date. Par ailleurs, nous adhérons aux considérations telles qu'elles sont formulées à la fin de l'interpellation.

93.3255

**Dringliche Interpellation Oehler
Situation und Zukunft der Swissair
Interpellation urgente Oehler
Situation actuelle et avenir de Swissair**

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Im Zusammenhang mit den Diskussionen um die Zukunft der Swissair hat die schweizerische Luftfahrtpolitik eine besondere Bedeutung. Zum einen schafft sie die Grundlagen für die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr, zum anderen bietet diese Luftfahrtpolitik zusammen mit ihren gesetzlichen Bestimmungen auch die Grundlagen für die Geschäftstätigkeit der Swissair. Nicht zuletzt wegen des ablehnenden Entscheides vom 6. Dezember 1992 zum EWR-Vertrag ist die Bewältigung der Zukunftsprobleme in einer veränderten europäischen wie globalen Umwelt für die Swissair kurzfristig zu einer eigentlichen Ueberlebensfrage geworden.

Ich frage den Bundesrat:

1. wie er die Swissair zu unterstützen gedenkt, so dass sie die Zukunft erfolgreich bewältigen kann;

Dringliche Interpellation der christlichdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe démocrate-chrétien Situation actuelle et avenir de Swissair

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3254
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1264-1266
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 840

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.