

Der Regionalverkehr deckt heute nur 30 Prozent seiner Kosten.

Wir müssen auch das Angebot im Güterverkehr analysieren. Es ist eine Tatsache, dass der Güterverkehr auf der Strasse zu billig ist. Er ist auch schneller als die Eisenbahn. Deshalb ist eine Anpassung der Kosten dringend notwendig. Im Transitvertrag haben wir erreicht, dass sich 14 Nationen über die Frage der Kostenwahrheit Gedanken machen müssen. Das ist erstmalig. Wir können dieses Problem nicht im Alleingang lösen. Hier brauchen wir die internationale Zusammenarbeit. Wir sind nicht die Insel der Seligen, die zwischen Narvik und Rom tun können, was sie wollen. Wir müssen hier internationale Lösungen anstreben. Herr Gemperli und Herr Onken haben es erwähnt.

Wir werden mit den SBB noch einige Jahre Probleme haben. Aber diese Probleme dürfen uns nicht davon abhalten, die grossen Projekte, die wir realisieren müssen, anzugehen: die «Bahn 2000» und die Neat. Wenn wir diese nicht realisieren können, werden wir – international gesehen – nicht mehr ernst genommen, und dann werden wir den Standortvorteil, den dieses Land hatte und hat, in Frage stellen. Dieser Standort Schweiz hat uns Wohlstand gebracht; um alle unsere Aufgaben erfolgreich erfüllen zu können, müssen wir diesen Wohlstand erhalten. Wir müssen unseren Wohlstand mehren.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, die SBB weiterhin zu unterstützen, auch wenn sie uns heute Sorge bereiten. Das finanzielle Ergebnis 1991 der SBB ist eben – wie in den Vorjahren – enttäuschend ausgefallen. Aber es ist enttäuschend ausgefallen, weil wir auf gewisse Bereiche keinen Einfluss haben. Noch einmal: Die Zinslast einerseits und die Personalkosten andererseits hängen nicht von der Unternehmung SBB ab. Die SBB-Unternehmung kann diese Zinslast und diese Personalkosten nicht steuern. Sie waren unter diesen erschwerten Bedingungen ausserstande, die Zielsetzungen des Bundesrates zu erfüllen. Wir müssen dies zur Kenntnis nehmen. Der Druck auf die SBB, die Bundesbelastung in Grenzen zu halten, muss aufrechterhalten werden im Sinne, dass wir die SBB fördern, aber auch fördern. Sie müssen das Kostenwachstum besser in den Griff bekommen, und wir müssen gleichzeitig die Rahmenbedingungen für die SBB grundsätzlich neu überprüfen. Wir wollen das im Rahmen der Groupe de réflexion tun. Es ist uns gelungen, alle diejenigen Leute, die in der Schweiz etwas beitragen können, um diese schwierige Problematik zu lösen, zu engagieren. Wir hoffen, dass wir im nächsten Jahr, wenn wir die Rechnung 1992 behandeln, hier schon ein Morgenrot sehen können.

Wir müssen den SBB auch klar sagen, was wir zu welchem Preis von ihnen erwarten. Ich glaube, das ist der Schlüssel. Was wollen wir, und was sind wir bereit zu bezahlen? Wenn wir diese Frage beantwortet haben, können sich die SBB auch einrichten, können die vielen Diskussionen um diese Regionallinien, um diese Umstellungen usw. auf ein Minimum reduziert werden. Wenn wir das einmal definiert haben, glaube ich, wird es auch für diejenigen Damen und Herren, die bei dieser schönen Aufgabe tätig sein dürfen, leichter.

Auch ich möchte den SBB für die geleistete zuverlässige Arbeit im letzten Jahr danken. 271 Millionen Reisende in einem Jahr zu transportieren, das ist eine grosse Leistung. Und diese grosse Leistung wollen wir trotz der nicht sehr erfolgreichen Rechnung nicht vergessen.

Präsidentin: Die Kommission beantragt Kenntnisnahme vom Bericht.

Zustimmung – Adhésion

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 91.031

PTT. Voranschlag 1992.

Nachtrag I

PTT. Budget 1992. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. April 1992
Message et projet d'arrêté du 29 avril 1992

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

Rüesch, Berichterstatter: Wir können uns zu diesem Geschäft sehr kurz fassen. Der Berichterstatter, Herr Salvioni, ist entschuldigt.

Als Präsident der Kommission kann ich Ihnen mitteilen, dass die Subkommission diesen Nachtrag eingehend studiert hat, dass ihn die Gesamtkommission beraten hat und wir ihm in allen Teilen ohne Abänderungsanträge zustimmen.

Die Nachtragskredite beziffern sich auf 142,4 Millionen Franken. 121 Millionen Franken in der Erfolgsrechnung waren vorzusehen, aber sie konnten nicht im voraus budgetiert werden, weil man immer noch der Meinung ist, man solle eine möglichst tiefe Teuerung budgetieren – um den Hunger nach Gehaltserhöhungen nicht im Budget schon zu steigern – und dann mit Nachtragskrediten der effektiven Teuerung folgen. Aus diesem Grunde sind von den 142,4 Millionen Franken ungefähr zwei Drittel für die Teuerung zu verwenden, nämlich für die Besoldungen 49 Millionen Franken und für die Personalversicherung 43,5 Millionen Franken.

Was die Investitionen betrifft, handelt es sich um relativ kleine Geschäfte im Rahmen eines PTT-Budgets. Auch die PTT müssen dann und wann wieder Gebäude kaufen können, die für ihre zukünftige Entwicklung notwendig sind. Hier dürfen sie nicht schlechtergestellt sein als ein privates Unternehmen, so dass man diesen Nachtragskrediten zustimmen kann. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zu allen Punkten.

On. Mornioli: Alla pagina 4 del messaggio alla voce «Investimenti» troviamo alla posizione 151.1 (terreni) un credito supplementare di 2 milioni e uno di 8 milioni di franchi alla posizione 151.2 (stabili).

Alla pagina 5, nel capitolo «motivi» leggiamo alla posizione 151.1/2: «Acquisti supplementari di piccoli terreni ed immobili in primo luogo per gerenti postali come pure per stazioni IFS e Natel-C/D.»

Recentemente, in un comunicato stampa, le PTT hanno informato che per il 1993 aumenteranno – tra altro – in misura incisiva le tariffe di conversazione per i telefoni mobili Natel.

Will man schon die Natel-Gesprächstaxen um 50 Prozent erhöhen, so sollte man dafür sorgen, dass das Natel-Netz überhaupt funktioniert.

Im PTT-Geschäftsbericht 1991 ist auf Seite 31 nachzulesen, dass letztes Jahr ein Versorgungsgrad von 80 Prozent des be-

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 gewerbsmässigen 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.

PTT. Voranschlag 1992. Nachtrag I

PTT. Budget 1992. Supplément I

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	Ad 91.031
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1992 - 17:00
Date	
Data	
Seite	396-397
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 412

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.