

Zu Punkt 1: Artikel 5 der Truppenordnung lautet zurzeit: Absatz 1: «Die Divisionen werden zum grössten Teil aus Auszugstruppen gebildet. Die Grenz-, Festungs- und Reduitbrigaden setzen sich vor allem aus Landwehrtruppen zusammen. In den übrigen Formationen der Armee werden Angehörige der Landwehr, des Landsturms und des Hilfsdienstes, in vereinzelt Fällen auch Angehörige des Auszuges, eingeteilt.» Absatz 2: «In der Regel sind die Einheiten aus Wehrmännern einer einzigen Heeresklasse zusammengesetzt.» Absatz 1 soll weiterhin unverändert in Kraft bleiben. Der Bundesrat beantragt jedoch, Absatz 2 zu streichen. Schon heute setzen sich verschiedene Einheiten aus Wehrmännern mehrerer Heeresklassen zusammen. Durch die Spezialisierung in der Ausbildung, durch die Komplexität der Waffensysteme, wie auch durch den Rückgang der Rekrutenbestände werden vermehrt gemischte Einheiten gebildet werden müssen. Die Ausnahme wird dadurch sehr oft zur Regel werden, so dass eine textliche Anpassung der Truppenordnung sinnvoll wird. Eine generelle Aufhebung dieser Heeresklassen ist nicht geplant.

Zu Punkt 2: Die Aufteilung der verschiedenen Truppengattungen, Stäbe und Einheiten wird durch einen nicht veröffentlichten Anhang zum Beschluss über die Truppenordnung festgelegt. Die Militärkommission berät jeweils über diesen Anhang. Die vorgesehenen Neugestaltungen für die Mechanisierten und Leichten Truppen resultieren aus den Beschaffungsbeschlüssen für den Panzer 87 (Leopard). Auch die Aufstellung der drei zusätzlichen Panzerhaubitzeabteilungen aus Instruktions- und Reservematerial erscheint der Militärkommission sinnvoll.

Zu Punkt 3: Artikel 123 des Bundesgesetzes über die Militärorganisation gibt der Bundesversammlung die Kompetenz, bei Umorganisation, Neubeschaffung und Neubewaffnung zusätzliche Instruktionsdienste festzusetzen. Dieser zusätzliche Instruktionsdienst ist für das Panzerbataillon 12, das als erstes den Leopard-Panzer erhalten wird, vorgesehen. Die Militärkommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Ziff. I – IV  
Titre et préambule, ch. I à IV**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 21 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

*Schluss der Sitzung um 12.20 Uhr  
La séance est levée à 12 h 20*

## **Achte Sitzung – Huitième séance**

**Montag, 15. Dezember 1986, Nachmittag  
Lundi 15 décembre 1986, après-midi**

18.15 h

*Vorsitz – Présidence: Herr Dobler*

84.094

### **Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken Réexamen de tronçons de routes nationales**

Siehe Seite 441 hiervor – Voir page 441 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 2. Dezember 1986  
Décision du Conseil national du 2 décembre 1986

*Differenzen – Divergences*

#### **Art. 4a**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

#### **Postulat der Kommission**

##### **Nationalstrasse N 6**

Der Bundesrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Bern und Wallis eine zweckmässige wintersichere Strassenverbindung aus dem Raum Spiez ins Wallis (unter Ausklammerung der Linienführung durch das Simmental) und die Aufnahme dieser Strassenverbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen, unter Einschluss eines möglichst leistungsfähigen Bahnverlades.

#### **Postulat de la commission**

##### **Route nationale N 6**

Le Conseil fédéral est invité à étudier – en collaboration avec les autorités des cantons de Berne et du Valais – une liaison routière adéquate entre la région de Spiez et le Valais (en excluant un tracé par le Simmental) qui soit praticable en hiver, en vue de l'inclusion de cette route, en tant que N 6, dans le réseau des routes nationales, en tenant compte d'un chargement ferroviaire le plus efficace possible.

**Weber, Berichterstatter:** Wir haben das Geschäft «Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken» in unserem Rat am 22. und 23. September behandelt. Dabei haben wir in zwei Punkten abweichend vom Nationalrat beschlossen:

1. Im Gegensatz zum Nationalrat hat unser Rat den Bau der N 4 durch das Knonauer Amt befürwortet und nicht die Linienführung durch den Zimmerberg. Der Nationalrat hat sich in der Zwischenzeit unserem Rat angeschlossen und auf den Zimmerbergtunnel ebenfalls verzichtet.

2. Unser Rat hat den Grundsatz einer Verbindung aus dem Raume Spiez ins Wallis in Form einer Uebergangsbestimmung im Bundesbeschluss über die Festlegung des Nationalstrassennetzes aufgenommen. Der Nationalrat hat hingegen ein Postulat beschlossen, welches einem Antrag der Minderheit unserer Kommission gleicht und das hier im Rat vorgeschlagen, dann aber hinfällig wurde, weil wir die Uebergangsbestimmung gewählt haben. Mit der Uebergangsbestimmung wurde dieses Postulat im Herbst hinfällig.

Der Nationalrat hat die Uebergangsbestimmung mit 120 zu 60 Stimmen gestrichen. Zugrunde lagen die Ueberle-

gungen, wie sie die Minderheit unserer Kommission und Herr Bundesrat Schlumpf im September in unserem Rat dargelegt haben. Ich verzichte darauf, diese Begründung noch einmal vorzutragen.

Ihre Kommission hat am 8. Dezember diese verbliebene Differenz beraten und beantragt einstimmig, bei einer Enthaltung, dem Nationalrat zuzustimmen und auf den Artikel 4a als Uebergangsbestimmung zu verzichten. Gleichzeitig soll aber ein ähnliches Postulat wie dasjenige des Nationalrates überwiesen werden. Die entscheidende Ergänzung liegt darin, dass auch ein möglichst leistungsfähiger Bahnverlad am Lötschberg geprüft werden soll.

Für die Kommission ist der Einbezug des Autoverlades wichtig, wobei auf die Leistungsfähigkeit besonders Gewicht gelegt wird, besonders weil ein Strassentunnel noch in weiter Ferne liegt. Heute kann die BLS maximal 480 Personenwagen pro Stunde in jede Richtung transportieren. Die Zufahrtsstrassen haben aber eine wesentlich höhere Kapazität. Daraus entstehen oft lange Wartezeiten, besonders am Wochenende in den Wintermonaten. Das verärgert die Gäste, und mancher hat deshalb schon ein anderes Feriengewähl.

Der Autoverlad ist zudem von Mitternacht bis 5 Uhr morgens eingestellt. Für die Walliser, die erst spät heimkehren können, ist dies ein grosser Nachteil. Ein Strassentunnel ist hingegen 24 Stunden pro Tag geöffnet. Zudem ist in verkehrsschwachen Zeiten der Zeitverlust wegen der Zugsintervalle von einer halben Stunde oft etwas lang, verglichen mit der Fahrt durch einen Strassentunnel.

Die Kommission ist der Ansicht, dass das Wallis Anspruch auf einen komfortablen Autoverlad hat. Der Bundesrat wird deshalb gebeten, mit der BLS eine Lösung für eine höhere Verladekapazität und für einen möglichst durchgehenden Betrieb zu prüfen. Während der Nacht könnte zum Beispiel ein Verladedienst auf Abruf organisiert werden. Die ungedeckten Kosten dieses Bereitschaftsdienstes könnten aus Treibstoffzollträgen abgegolten werden. Das Gesetz bietet dazu eine genügende Grundlage.

Schliesslich entstehen auch bei einem Strassentunnel während der Nacht Betriebs- und besonders Personalkosten. Die Kapazität des Autoverlades in Spitzenzeiten soll erhöht werden, damit die Warteschlange reduziert werden kann. Diese Kapazitätsvergrösserung ist möglich, es sind aber Investitionen bei den festen Anlagen und beim Rollmaterial nötig. Auch diese können aus Treibstoffzollgeldern bezahlt werden. Das Parlament hat bei der Behandlung des Treibstoffzollgesetzes ausdrücklich diese Möglichkeit gegeben. Diese Investitionen kosten aber den Bruchteil eines Strassentunnels. Die Kapazität des Gotthardtunnels beträgt wegen der Langsamfahrer in Spitzenzeiten nur 700 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung. Beim Autoverlad können fast gleich grosse Kapazitäten erreicht werden.

Aus diesen Ueberlegungen beantragt Ihnen die Kommission, das Postulat zu überweisen unter gleichzeitigem Verzicht auf den im Herbst beschlossenen Artikel 4a als Uebergangsbestimmung. Die einstimmige Kommission bittet Sie, dieser Zustimmung zum Nationalrat mit Einbezug der Erheblicherklärung des von uns vorgeschlagenen Postulates beizupflichten.

**Lauber:** Die berechtigten Hoffnungen unseres Kantons auf eine mittelfristig mögliche Alternative zum gestrichenen Rawil-Projekt in Form einer Nationalstrassenverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis haben sich am vergangenen 2. Dezember im Nationalrat eindeutig und recht brutal zerschlagen. Eine entsprechende Uebergangsbestimmung, wie sie unser Rat angenommen hatte, lehnte die Grosse Kammer unter Namensaufruf mit 121 zu 60 Stimmen bei 4 Enthaltungen ab.

Der Ständerat hatte einer Verankerung von verpflichtenden Uebergangsbestimmungen mit der Auflage eines konkreten Alternativprojektes bis zum Jahre 1991 mehrheitlich zugestimmt. Die Ständekammer war sich offensichtlich bewusst, welche Ungerechtigkeit, welche Verletzung der fundamentalen Billigkeit und des gesamt eidgenössischen Gleichge-

wichts die einseitige, ersatzlose Streichung einer Nationalstrasse zum Nachteil eines Kantons darstellen würde.

In diesem Zusammenhang darf ich noch einmal – vielleicht das letzte Mal – in Erinnerung rufen, dass die Walliser Regierung im Jahre 1982, als das «Aus» für den Rawil augenfällig wurde, auf das Studium möglicher Varianten drängte. Doch der Vorsteher des damals zuständigen Departements des Innern war dagegen. Heute wird genau jenes Fehlen von Varianten, Abklärungen und Vernehmlassungen zum Anlass genommen, um einen Beschluss unseres Rates auf Alternativvorschläge für den bestehenden Rawil in ein fragwürdiges Licht aus rechtlicher Sicht zu stellen.

Zwar hat die Grosse Kammer ein Postulat überwiesen, das in unverbindlicher und auch etwas abgeschwächter Form Abklärungen durch den Bundesrat für eine Rawil-Alternative zwischen Spiez und dem Wallis verlangt, aber gemessen an der Bedeutung und an den Kosten dieses Vorhabens ist das doch eine schwache und wenig tragfähige politische Grundlage. Für Bundesrat und Parlament ist nunmehr mit der Streichung der N 6 und dem Bau der N 4 das Nationalstrassennetz abgesteckt. Aufgrund des krassen Abstimmungsverhältnisses im Nationalrat habe ich in der Kommission bei der Behandlung der Differenzen auf Festhalten an den Uebergangsbestimmungen verzichtet. In aussichtsloser Situation hat es wenig Sinn, starrköpfig zu sein. Zudem hat unser Verkehrsminister im Nationalrat gewisse Zusicherungen abgegeben, an die wir uns gerne erinnern werden. Mit Befriedigung haben wir unter anderem auch vom Miteinbezug eines Lötschbergbasistunnels in die Abklärungen für eine neue Eisenbahnalpentransversale Kenntnis genommen.

Nach der definitiven Streichung des Rawiltunnels ist nunmehr für unsern Kanton der Zeitpunkt gekommen, den Bundesrat zu bitten, alle nützlichen Massnahmen zu treffen, um die Verkehrslage dieses Randkantons zu verbessern. In diese Bemühungen sind sowohl Strasse wie Schiene mit einzubeziehen. Ich danke der Kommission, dass Sie in ihr Postulat die Prüfung eines möglichst leistungsfähigen Autoverlades am Lötschberg aufgenommen hat. Ich möchte betonen, dass schon vieles beim Autoverlad besser geworden ist. Die Tarifverbilligung aus Treibstoffgeldern ist ein echter Beitrag für mehr Gerechtigkeit, und auch die Fahrplanverbesserungen, welche die Direktion der BLS veranlasst hat, sind positiv. Wir müssen aber mit einem Strassentunnel vergleichen, und da sieht die Sache doch etwas anders aus. Ich weiss nicht, wie unsere Bündner Freunde reagieren würden, wenn sie am späten Abend von einer Sitzung heimkehren würden und der San Bernardinotunnel geschlossen wäre, weil eben der Zentralenbeamte nach Hause gegangen ist. Beim Strassentunnel wird ein teurer 24-Stunden-Betrieb aufrechterhalten, auch wenn nur wenige Fahrzeuge während der Nacht durchfahren. Es ist sicher nicht abwegig, wenn aus den Treibstoffzöllen auch ein Bereitschaftsdienst beim Autoverlad während der ganzen Nacht aufrechterhalten würde. Ein solcher Bereitschaftsdienst kann von der Bahn nur gegen Abgeltung geboten werden, weil es sich irgendwie um eine gemeinwirtschaftliche Leistung handelt, die sicher nicht rentabel ist. Eine solche Lösung könnte sehr rasch realisiert werden, weil höchstens einige Installationen zu diesem Minimalbetrieb angepasst werden müssten. Dies wäre ein echtes Entgegenkommen für das Wallis, das durch die Streichung der N 6 doch schwer enttäuscht ist.

Das zweite ist die Autoverladekapazität. Ich danke unserem Kommissionspräsidenten, dass er dieses Problem so klar angeschnitten hat. Von vielen Gästen im Oberwallis musste ich schon harte Kritik hören wegen der Wartezeiten am Lötschberg und an der Furka. Einige von ihnen kommen heute nicht mehr zu uns in die Ferien. Die heutigen Staus sind sowohl für die Kandersteger als auch für die Lötschentaler eine Verkehrsbehinderung im lokalen Verkehr, und sie sind an Spitzentagen zur Plage geworden. Die Kapazität lässt sich sowohl beim Lötschberg wie an der Furka mit massvollen Investitionen wesentlich steigern. Für die Furka liegt schon ein Projekt vor. Diese Investitionen können aus

Treibstoffzollgeldern finanziert werden. Bei der Beratung des Treibstoffzollgesetzes hielt Herr Bundesrat Schlumpf in der Kommission des Ständerates fest: «Die Meinung ist nicht die, dass nur Investitions- oder nur Betriebsbeiträge geleistet werden; die Kombination ist möglich, jedoch kann darauf kein Anspruch gestellt werden.»

Ich möchte Sie bitten, diese Kapazitätsveresserungen und diesen Bereitschaftsdienst während der Nacht zusammen mit der BLS rasch an die Hand zu nehmen. Auch wenn vielleicht einmal ein Strassentunnel oder ein Eisenbahntunnel gebaut werden sollte, wird es noch sehr lange dauern, bis ein solcher in Betrieb genommen werden kann, so dass sich diese Investitionen längstens lohnen. Die koordinierte Verkehrspolitik soll nicht nur Papier bleiben, sondern Realität werden, auch am Lötschberg.

**Bundesrat Schlumpf:** Es ist wohl richtig, wenn ich erkläre, dass der Bundesrat bereit ist, das Postulat in dieser gegenüber dem Postulat des Nationalrates leicht abgeänderten Form entgegenzunehmen. Ständerat Lauber, der schon in der Kommission und früher in sehr sympathischer Weise seinen Standpunkt vertreten hat, möchte ich sagen, dass wir ein solches Postulat nicht einfach entgegennehmen, damit es vom parlamentarischen Tisch weg ist, sondern wir nehmen es durchaus ernst. Wir nehmen auch die Anliegen des Wallis ernst, weil wir seine Sorgen und Probleme kennen. Das war ja auch ein Grund dafür, dass wir von uns aus schon vor langem, nicht erst jetzt – es wurde erst jetzt publik gemacht – eine Variante Lötschberg-Basis-Eisenbahntunnel in die grossangelegte Ueberprüfung neuer Eisenbahn-Alpentransversalen mit einbezogen haben. Das hat sich auch aufgedrängt, weil wir die unmittelbare Fortsetzung mit der Flachbahn am Simplon haben.

Das sind noch einige Erläuterungen, um darzutun, dass wir auch dieses Postulat der Kommission durchaus ernst nehmen und uns ohne Verzug daran machen werden, mit den Behörden der beiden Kantone und den Fachleuten diese Fragen zu klären. Immerhin ist in zeitlicher Hinsicht zu beachten, dass natürlich ein enger Zusammenhang mit dem Problem Lötschberg-Basis-Eisenbahntunnel besteht. Das muss aufeinander abgestimmt werden. In diesem Sinne bin ich bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**Präsident:** Ich stelle fest, dass bei Artikel 4a dem Antrag der Kommission auf Zustimmung zum Nationalrat keine Opposition erwachsen ist.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

*Postulat*

**Präsident:** Herr Bundesrat Schlumpf ist bereit, das Postulat anzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

86.056

## PTT. Voranschlag 1987

### PTT. Budget 1987

Botschaft und Beschlussentwurf vom 22. Oktober 1986  
Message et projet d'arrêté du 22 octobre 1986

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

Beschluss des Nationalrates vom 11. Dezember 1986  
Décision du Conseil national du 11 décembre 1986

#### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Weber, Berichterstatter:** Das einzig Aufregende am Voranschlag der PTT-Betriebe ist die Tatsache, dass ein beachtlicher Reingewinn von 456 Millionen Franken vorzusehen ist, dies nachdem auch die Rechnung 1986 statt des budgetierten Ueberschusses von 316 Millionen einen solchen von gegen 500 Millionen Franken abwerfen wird.

Die Zeit arbeitet für die PTT-Betriebe. Aeussere Umstände wirken sich günstig aus. Das Wirtschaftsgeschehen bewirkt eine starke Nachfrage nach den Dienstleistungen der PTT-Betriebe. Die Teuerungsrate ist niedrig und hemmt das Wachstum des Aufwandes. Der Gesamtaufwand rechnet mit 8,479 Milliarden Franken und beinhaltet einen Zuwachs von 2,4 Prozent gegenüber 1986; die Teuerung beim Personal mit 1 Prozent und beim Fremdaufwand und den Investitionen mit 3 Prozent gerechnet. Der Personalaufwand ist mit 20 Millionen Franken tiefer eingesetzt als im Vorjahr; das mag etwas komisch erscheinen, obschon eine Personalvermehrung eingeplant ist. Dies kommt daher, weil die alten Schulden aus dem Einbau der Teuerungszulagen in die Renten mit dem heurigen Jahr abbezahlt sind.

Mit einem Bestand von 58 921 Stellen wird eine Zunahme von 360 Personen oder 0,6 Prozent bewilligt. Die Stellenbegehren sind in besonderen Unterlagen begründet. Die Abschreibungen erfahren eine Steigerung von 6,5 Prozent und erreichen einen Betrag von über 2 Milliarden Franken. Dies rührt von hohen Investitionen der Vorjahre her. Da für die kommenden Jahre der Finanzierungsgrad der Investitionen rückläufig sein wird, sind für 1987 Zusatzabschreibungen von 180 Millionen vorgesehen. Man hätte – so hat man uns versichert – gerne noch mehr abgeschriebe, was aber von der Leitung her nicht mehr hätte begründet werden können.

Der Gesamtertrag ist mit 8,935 Milliarden um 4 Prozent höher als im Vorjahr. Man rechnet mit einer Nachfragevermehrung von 3,9 Prozent. Der budgetierte Gewinn von 456 Millionen Franken ruft nach Taxreduktionen. Solche sind im internationalen Fernmeldebereich 1986 zweimal vorgenommen worden; die Auswirkung: ein Ausfall von 240 Millionen Franken. Für 1987 wird bereits ein weiterer Schritt eingeleitet; das wird sich auch für die Konsumenten auswirken.

Der Kostendeckungsgrad beim Fernmeldewesen wurde damit unter 115 Prozent gehalten; dies trug zur Entspannung der vielkritisierten Mischrechnung bei. Mit der Ertragslage der Post konnte der Deckungsgrad von 87 auf 92 Prozent gesteigert werden. Die immer noch beachtliche Unterdeckung wird hauptsächlich durch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Betrage von 330 Millionen Franken verursacht.

Im Einverständnis mit der eidgenössischen Finanzverwaltung wurde folgende Gewinnverwendung gewählt: 170 Millionen Ablieferung an die eidgenössische Kasse (als Faustregel gelten 150 Millionen, in schlechten Zeiten etwas weni-

## Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken

## Réexamen de tronçons de routes nationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1986 - 18:15
Date	
Data	
Seite	773-775
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 927

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.