

Vierte Sitzung – Quatrième séance**Donnerstag 1. Dezember 1988, Vormittag**
Jeudi 1er décembre 1988, matin

08.00 h

Vorsitz – *Présidence*: Herr Iten

88.052

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1989
Budget de la Confédération 1989*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 1608 hiervoor – Voir page 1608 ci-devant

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
Département des transports, des communications
et de l'énergie*Fortsetzung – Suite**Antrag Dreher – Proposition Dreher***Präsident:** Der Antrag wurde bereits begründet. Das Wort hat Herr Frey Walter.

Frey Walter: Entschuldigen Sie, wenn ich den Tanz um die persönliche politische Profilierung auf dem Buckel des Voranschlages auch noch mitmache. Es geht um den Antrag Dreher. Ich bin für die Ablehnung des Antrags Dreher, weil ich das Gefühl habe, man solle das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Ich bin mit ihm einer Meinung, dass das Thema der sehr hohen Subventionierung des öffentlichen Verkehrs dieses Haus noch öfters beschäftigen wird. Auf der anderen Seite habe ich etwas gegen überstürzte Bemühungen, die nichts fruchten. Ich glaube auch, dass dieser Antrag unter dem Eindruck bereits ausgeteilter Anträge in bezug auf die Kürzung der Beiträge im Strassenbau formuliert wurde. Ich möchte hier bereits sagen, dass ich mich auch gegen die Anträge Bodenmann, Thür, Günter und Schmid in bezug auf die Kürzung der Beiträge im Strassenbau wende. Ich bitte dieses Haus, den Voranschlag der Eidgenossenschaft nicht als Tummelfeld für politische Sympathien und Antipathien zu betrachten. Wir haben hier einen Beitrag zur Finanzpolitik zu leisten, nichts anderes. Ich bitte dieses Haus, den Antrag Dreher und die nachfolgenden Anträge – die ich bereits genannt habe – zur Kürzung im Strassenbau abzulehnen.

Kühne: Wie viele von Ihnen und wie auch die meisten Schweizerinnen und Schweizer bin ich Besitzer des Fahrtausweises für die Strasse und für die Bahn. Aus verschiedensten Gründen ist es sinnvoll und wirtschaftlich – nicht zuletzt von den Spitzenfrequenzen her –, die Verkehrsströme auf öffentlichen und privaten Kanälen zu führen. Ich will heute keine Verkehrsdebatte eröffnen, nur soviel: Auch der öffentliche Verkehr muss ein Angebots- und Preisverhältnis haben, das stimmt und das Kunden bringt. Der öffentliche Verkehr hat sehr viele, nur schwer zu beeinflussende Kostenfaktoren. Weniger Benutzer heisst weitgehend auch weniger volkswirtschaftlicher Nutzen. Es gelten die gleichen Gesetze wie beim privaten Verkehr. Nehmen Sie das Beispiel der Fahrzeuge. Schauen Sie sich einmal um.

Fast alle Carhalter haben nagelneue Fahrzeuge. Ein gutes Angebot ermöglicht auch einen anständigen Preis. Das gleiche Gesetz gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Es gilt übrigens auch sehr ausgeprägt für den Güterverkehr. Da erleben Sie es täglich. Besseres Angebot heisst auch bessere Möglichkeiten bei der Bahn, Tarifanpassungen einzuführen, ohne dass die Kunden gleich wieder aussteigen. Gefragt ist also ein sehr differenziertes Vorgehen. Die Marschrichtung des Bundesrates und der Finanzkommission auf dem Gebiet des Bundesamtes für Verkehr ist richtig, und ich möchte diese unterstützen.

Zur gestrigen Bemerkung von Herrn Dreher, der Wahlkampf sei eröffnet worden: Wir sind vom Schweizervolk nicht hierher geschickt worden, um drei Jahre Wahlkampf zu führen, sondern um die Probleme anzugehen, sie zu lösen, und wo keine Lösung möglich ist, wenigstens unser Menschenmögliches zu tun, damit die Probleme nicht noch grösser werden.

Ich möchte vor allem Herrn Dreher fragen, ob eine Politik, die langfristig zu verstopften Strassen führt, sinnvoll ist. Sie kennen das Gesetz in der Politik von Aktion und Reaktion. Wenn wir auf die eine Seite übertreiben – was geschehen ist –, kommt es zur Gründung der Autopartei. Wenn wir der Marschrichtung von Herrn Dreher folgen, werden wir etwa 1995 den Siegeszug der Zugfahrerpartei erleben..

M. Béguelin: L'intervention faite hier par M. Dreher n'appelle aucune réponse, elle parle d'elle-même. En revanche, l'article de la *Weltwoche* qu'il a cité et qui a servi d'étendard triomphant à son intervention mérite un commentaire. L'auteur de cet article s'est trompé dans certains chiffres fondamentaux qui ont servi de base à sa démonstration.

Premièrement, la part du trafic voyageurs par chemin de fer n'est pas tombée à 6,5 pour cent en 1986 comme il le prétend, le chiffre exact est de 11,3.

Deuxièmement, la part du trafic marchandises citée de 11,6 pour cent ne représente rien. En 1986, les prestations du rail en Suisse exprimées en tonnes/kilomètres représentaient 40,6 pour cent de la totalité du trafic.

En partant ainsi de données de base erronées entre environ 100 pour cent et jusqu'à 400 pour cent par rapport à la réalité, on comprend que l'auteur de l'article en question aboutisse à des conclusions également démesurées. M. Dreher n'y a rien vu, il s'est précipité là-dessus comme s'il s'agissait de pain bénit. Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que je tiens à disposition des intéressés les chiffres officiels publiés par l'Office fédéral de la statistique.

Fehr, Berichterstatter: Sie haben gestern die Ausführungen des Antragstellers gehört, heute jene von drei anderen Votanten und haben feststellen können, dass es letztlich um Vorstellungen zur Verkehrs-, allenfalls auch der Umweltpolitik geht.

Ich kann feststellen, dass die Kommission zweifellos die Vorstellungen von Herrn Dreher nicht teilt. Darüber hinaus aber – ich sage das zum wiederholten Male – geht es auch hier darum, gesetzliche Grundlagen zu beachten. Die Beträge, die im Voranschlag eingesetzt sind – sowohl zur Abgeltung des regionalen Personenverkehrs als auch als Infrastrukturleistung an die SBB –, basieren auf geltendem Recht, das von den Räten beschlossen worden ist. Es geht auch hier nicht an, selbst für jene, die die Vorstellungen des Antragstellers teilen, via Budget Recht zu derogieren. Man müsste die Rechtsgrundlage verändern.

Ich bitte Sie, die beiden Anträge von Herrn Dreher abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: M. Walter Frey a raison! Au moment où nous abordons le chapitre du Département des transports, il faut renvoyer dos à dos les opposants au rail et les opposants à la route. Il faut refuser ce faux débat et, par conséquent, continuer à défendre la politique qui est celle du Parlement, à savoir défendre la complémentarité des moyens de transports. M. Dreher souhaite une politique des CFF plus conforme au marché, un assainissement financier.

Mais, Monsieur Dreher, pour que les CFF fassent des bénéfices, la recette est extrêmement simple! Il suffit de supprimer tout le trafic régional, de ne maintenir que la croix Genève–Romanshorn et Bâle–Chiasso et nous aurons des CFF bénéficiaires. Simplement, nous n'aurons plus de service public, nous n'aurons plus le mandat qui leur est dévolu, c'est-à-dire irriguer l'ensemble des régions de notre pays. Il faut donc refuser ces deux propositions car, diminuer de 200 millions de francs le trafic régional, c'est demander aux CFF de renoncer à leur mandat, c'est revoir toute la politique qui est la nôtre et qui consiste à défendre une politique économique régionale équilibrée. Avec le refus de l'abaissement de 300 millions de francs pour les prestations pour l'infrastructure, cela fait 500 millions de moins pour les CFF. Monsieur Dreher, ce n'est simplement pas raisonnable, ce n'est simplement pas responsable. Il nous faut refuser votre proposition.

Bundespräsident Stich: Ich bitte Sie, die Budgetdebatte nicht mit jener über die Regierungsrichtlinien zu verwechseln. Es geht heute nicht darum, neue Grundsätze aufzustellen. Die Anträge von Herrn Dreher hätten derart katastrophale Auswirkungen, dass es unverantwortlich wäre, ihm zuzustimmen. Ich bitte Sie, die Anträge abzulehnen.

Präsident: Herr Dreher ist damit einverstanden, dass über beide Anträge gemeinsam abgestimmt wird. Kommission und Bundesrat lehnen den Antrag ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Dreher	Minderheit
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

Antrag Bodenmann

<i>804 Bundesamt für Wasserwirtschaft</i>	
391.01 Forschungs- und Studienaufträge	Fr. 1 400 000
<i>805 Bundesamt für Energiewirtschaft</i>	
391.02 Nukleare Energieforschung	Fr. 5 000 000
391.03 Förderung alternativer und erneuerbarer Energietechniken	Fr. 20 800 000

Proposition Bodenmann

<i>804 Office fédéral de l'économie des eaux</i>	
391.01 Mandats de recherche et d'étude	Fr. 1 400 000
<i>805 Office fédéral de l'énergie</i>	
391.02 Recherche en matière d'énergie nucléaire	Fr. 5 000 000
391.03 Encouragement des techniques dans le domaine des énergies douces et renouvelables	Fr. 20 800 000

Bodenmann: Der Bau von grossen, neuen Kraftwerken, unabhängig, ob es sich um Atomkraft- oder Wasserkraftwerke handelt, ist heute auf absehbare Zeit in der Schweiz nicht realisierbar. Man mag dies bedauern oder auch nicht, es ist eine Tatsache. Die Eges-Studien haben global aufgezeigt, dass die Erneuerung der bestehenden Wasserkraftwerke eine beachtliche Mehrproduktion bringen kann. Diese Erneuerungen haben, wenn sie nicht mit einschneidenden Erweiterungen verbunden sind, drei gewaltige Vorteile: Sie sind erstens politisch machbar, zweitens stossen sie bei den energiepolitischen Kontrahenten nicht auf grundsätzlichen Widerspruch; sie lösen in der Schweiz selber ein sinnvolles Auftragsvolumen aus, welches einerseits der Maschinenindustrie und andererseits den betroffenen Regionen, in welchen die Anlagen erneuert werden sollen, zugute kommt. Drittens bringen diese Erneuerungen mehr Stromproduktion ohne zusätzliche Umweltbelastung. Leider werden heute Erneuerungen oft nicht an die Hand genommen, weil die Partnergesellschaften an diesen Erneuerungen solange nicht interessiert sind, als sie nicht gleichzeitig auch ihre Konzessionen verlängern konnten. Ich habe im Juni dieses Jahres ein Postulat hinterlegt, welches den Bundesrat auffordert, «das Erneuerungspotential bestehender Wasserkraftwerke innerhalb von drei Jahren

durch neutrale Experten überprüfen zu lassen und dem Parlament Bericht zu erstatten». Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, das Postulat unter Beachtung der Zweckmässigkeit und eines vertretbaren Kosten/Nutzen-Verhältnisses entgegenzunehmen. Sicher, die Überprüfung innerhalb von drei Jahren ist eine Vorgabe, die aufgrund der in der Schweiz vorhandenen, einschlägigen Ingenieurkapazität nicht einzuhalten ist. Noch weniger haltbar ist aber das, was im Budget für das kommende Jahr vorgesehen ist. Es sieht nämlich unter der Detailposition «Studien betreffend Wasserwirtschaft und Talsperrengesetz für die Optimierung von Wasserkraftanlagen» nur einen Betrag in den Erklärungen von 43 000 Franken vor. Der Antrag der SP-Fraktion sieht einen Mittelweg vor und fordert die Aufstockung der entsprechenden Position um eine Million Franken. Dies ist, verglichen mit den Beiträgen, die wir nach wie vor jährlich für die Option Kernenergie ausgeben, ein Pöster, der nicht ins Gewicht fällt.

Wer eine aktive Politik des Bundes im Hinblick auf die Erneuerung der Wasserkraftwerke wünscht, muss diesem Antrag zustimmen, denn es sind nicht nur die Rechtsgrundlagen für entsprechende Studien vorhanden, sondern der Bundesrat hat auch ein in diese Richtung zielendes Postulat angenommen, jedoch nicht dessen budgetwirksame Umsetzung vorgesehen.

Die sozialdemokratische Fraktion bittet Sie, den Worten des Bundesrates Taten im Budget folgen zu lassen.

Fehr, Berichterstatter: Ein derartiger Antrag lag in der Kommission nicht vor. Ich spreche in meinem persönlichen Namen. Was Herr Bodenmann bezüglich der Budgetdetails ausgeführt hat, trifft zu. Sie finden das auf Seite 385b Ihrer Unterlagen. Was er im allgemeinen Sinn über die Zweckmässigkeit der Erneuerung bestehender Kraftwerke ausgeführt hat, deckt sich mit meiner persönlichen Auffassung. Was die vorgeschlagene Korrektur des Budgets anbelangt, verspüre ich allerdings doch eine gewisse Zurückhaltung: zum Einen bin ich nicht sicher, ob es nur Sache des Bundes sein muss, derartige Studien zu betreiben; ich stelle mir vor, dass auch die Kraftwerksbetreiber – auch wenn sie aus Konzessionsgründen zurückhaltend sind – hier eine Aufgabe wahrzunehmen haben. Zum Zweiten entnehme ich den der Kommission zugänglichen Akten, dass die Budgetwerte auf einer Mehrjahresplanung basieren und dass ab 1991 die Mittel erheblich erhöht werden sollen. Nach dem von Herrn Bodenmann erwähnten Postulat soll die Arbeit auf mehrere Jahre verteilt werden. Schliesslich geht es auch noch um die Budgetwirksamkeit in Franken. Wir haben den Bundesrat beauftragt, Einsparungen vorzuschlagen. Er ist dem Auftrag nachgekommen. Sie haben bis jetzt praktisch auf der ganzen Linie die Absicht, den Aufwand zu begrenzen, mitgetragen, und ich möchte nicht jetzt, im letzten Departement, das wir noch behandeln, die Schleusen öffnen, auch wenn es um die Wasserkraft geht. Ich ersuche Sie daher, bei den Anträgen von Bundesrat und Kommission zu verbleiben und Herrn Bodenmanns Antrag abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: D'une manière générale, la recherche ne s'improvise pas, il lui faut des plans s'étendant sur plusieurs années. C'est le cas ici et l'on peut observer que dans la planification financière, une augmentation des moyens financiers est prévue dès 1991. On va donc dans la direction souhaitée par M. Bodenmann selon un plan dûment établi. Mais il faut constater aussi qu'aux efforts de la Confédération, s'ajoutent bien sûr ceux des sociétés privées ou para-étatiques qui ne sont pas négligeables. Pour toutes ces raisons, je vous demande de refuser la proposition Bodenmann.

Bundespräsident Stich: Ich bitte Sie, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Es geht auch hier um Verwaltungsauslagen. Sie sind grundsätzlich durch die Verwaltung zu budgetieren. Dadurch, dass mehr Geld zur Verfügung steht, ist noch nicht gewährleistet, dass mehr wissenschaftliche Kapazität zur Verfügung steht. Man könnte das Geld ver-

nünftigerweise in diesem Sinne nicht ausgeben. Deshalb hat es auch noch keinen Sinn, es zur Verfügung zu stellen. Zudem ist beizufügen, dass die Elektrizitätswirtschaft sehr grosse Reklame für die Bedeutung der Elektrizität im menschlichen Leben macht. Sie besitzt genügend Geld, um diese Forschungen, die in ihrem eigenen Interesse liegen, selber zu betreiben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bodenmann Minderheit
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Präsident: Die Anträge Bodenmann zur Position 391.02, Energieforschung, und zur Position 391.03, Förderung neuer Energietechniken, wurden zurückgezogen.

Antrag Günter

806 Bundesamt für Strassenbau

412.01 Hauptstrassen (Bundesbeiträge) Fr. 140 000 000
(-35 000 000)

Antrag Schmid

806 Bundesamt für Strassenbau

412.01 Hauptstrassen (Bundesbeiträge) Fr. 140 000 000
(-35 000 000)

Proposition Günter

806 Office fédéral des routes

412.01 Routes principales (subventions) Fr. 140 000 000
(-35 000 000)

Proposition Schmid

806 Office fédéral des routes

412.01 Routes principales (subventions) Fr. 140 000 000
(-35 000 000)

Günter: Ich werde mir erlauben, beide Anträge (Hauptstrassen und Nationalstrassen) miteinander zu begründen. Sie haben gesehen, dass wir beim Bundesamt für Strassenbau erstmals die 2-Milliardenschwelle überschritten haben. In den letzten Jahren hat das jährliche Wachstum dieses Amtes 10 Prozent betragen. Wir haben bei dieser Budgetdebatte Diskussionen über die Staatsquote geführt. Wenn man die Entwicklung im Strassenbau betrachtet, muss man sich fragen, was wir eigentlich wollen. Jeder weiss doch, dass wir – insbesondere im Strassenbau, aber auch anderswo – nicht unbeschränkt so weiterbauen können wie bisher. Wir fahren aber nicht nur im gleichen Stil fort, wir steigern noch, und zwar nicht proportional zum Wachstum, sondern gar überproportional. Gleichzeitig sprechen wir vom Sparen. Wir sparen im Berggebiet, wir sparen bei den Bauern, wir sparen bei den Krankenkassen. Warum?

Ich behaupte, wir machen das wider besseres Wissen, weil das Geld im Strassenbau einfach da ist, wegen der Zweckbindung und weil, was in die Strassen-Kasse kommt, wieder ausgegeben werden muss – weil Zoll und Zollzuschlag so reichlich fließen. Wäre es nicht besser, doch einmal ernsthaft über diese Zweckbindung nachzudenken? Nachzudenken über die Erfordernisse und Bedürfnisse eines modernen Staates, einer modernen Gesellschaft? Wir beschreiten heute den einfachsten Weg, wenn wir das gesammelte Geld einfach gemäss der Zweckbestimmung und à tout prix ausgeben. Man müsste das auch Verschleuderung von Steuergeldern nennen. Wenn man, ohne allzu viel nachzudenken, die Steuergelder in einem Bereich ausgibt, nur weil sie vorhanden sind, fehlen sie einfach in einem anderen Bereich. Die Folgen tragen alle, weil die übrigen Staatsausgaben trotzdem gedeckt werden müssen und entweder Geld in wichtigen Bereichen fehlt oder die Steuern erhöht werden müssen. Leidtragende sind nicht nur die Umwelt und die Gesundheit des Menschen, der die Umwelt immer mehr braucht, der Leidtragende ist schliesslich auch jeder Steuerzahler, wenn im Bereich Strassen bei den Ausgaben nie so

viel über einen Franken nachgedacht wird, wie dies in anderen Bereichen unserer Verwaltung getan werden muss.

Unser Hauptziel müsste sein, im Interesse von uns allen diese Zweckbindung so zu ändern, dass wir wieder einen Konsens bekommen, dass das Geld wieder möglichst allen dient und nicht einfach irgendwie ausgegeben wird.

Die Anträge der Landesring-Fraktion sind keine extremen Anträge. Sie laufen nur darauf hinaus, den letztjährigen Budgetstand zu halten. Ein Ausgabenstopp, und zwar ein Ausgabenstopp auf sehr hohem Niveau, ist das Mindeste was wir tun sollten, um nicht das Wachstum in einem Bereich noch mehr anzuhetzen, von dem wir fast alle wissen, dass er in den letzten Jahren zu stark gewachsen ist.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, bei den Hauptstrassen (Position 412.01) entsprechend dem Budget 1988 von 175 Millionen auf 145 Millionen und bei den Nationalstrassen von 965 Millionen auf 880 Millionen Franken zurückzugehen. Ich möchte abschliessend doch sagen, dass wir der Kommission dankbar sind, dass sie zumindest im Bereich der Nationalstrassen auf diesem Weg schon ein gutes Stück gegangen ist und zumindest anstelle dieses unglaublichen Wachstums von 10 Prozent nur noch einen «Teuerungsausgleich» bewilligt hat. Bei aller Kritik muss das doch positiv vermerkt werden. Wir möchten diesen Weg nur noch konsequent bis zu seinem richtigen Ende weitergehen.

Ich ersuche Sie, den Anträgen der LdU/EVP-Fraktion zuzustimmen.

Schmid: Wie Sie sehen, deckt sich mein Kürzungsantrag mit demjenigen von Herrn Kollege Günter. Wir sind unabhängig voneinander auf diesen Vorschlag gekommen. Vielleicht spricht das für Ausgewogenheit. Der Bund investiert jedes Jahr grosse Beträge in den Nationalstrassenbau. Das immer dichtere Nationalstrassennetz der Schweiz, das in Europa seinesgleichen sucht, wird unter anderem damit gerechtfertigt, dass die Hochleistungsstrassen das übrige Strassennetz sehr wesentlich entlasten. Auch in den Kantonen wird immer wieder mit diesem Argument gefochten. Wenn dem so ist, kann ich nicht verstehen, weshalb die Bundesbeiträge an Hauptstrassen ebenfalls jedes Jahr höher ausfallen als budgetiert. Offenbar wird der Budgetbetrag von 1988, der mit 140 Millionen veranschlagt ist, nicht eingehalten, weshalb für das kommende Jahr vorsorglicherweise einfach genügend aufgestockt wird. Eine solche Budgetpolitik im Strassenbau hat finanziell folgende Auswirkungen: Die Steigerung der Aufträge an die Strassenbaufirmen führt zu einer weiteren Aufblähung der Unternehmen, die ihrerseits wieder Druck aufsetzen, damit sie ihre Ueberkapazitäten auch weiterhin entlasten können. Herr Bundespräsident Stich, Sie haben einmal von den Ueberkapazitäten im Transportgewerbe gesprochen. Ähnliches könnte man vom Baugeberbe sagen. Wir können diese Ueberkapazitäten unmöglich auf unabsehbare Zeit auslasten. Solange die Investitionen im Nationalstrassenbau unvermindert anhalten – und das tun sie trotz der verdienstvollen Kürzung um 65 Millionen Franken –, sollten wir wenigstens die Beiträge an die Hauptstrassen auf dem Stand der letzten Jahre einfrieren. Das ist auch zumutbar, selbst wenn in diesem Betrag 15 Millionen Franken für die Behebung von Unwetterschäden berücksichtigt werden können.

Das ist ja auch Beschäftigung für die Bauwirtschaft. Die Baukonjunktur ist zudem überhitzt. Wenn es also irgendwo geboten wäre, antizyklische Finanzpolitik zu betreiben, dann hier. Sie sehen, Herr Frey Claude, ich argumentiere rein finanzpolitisch, wie es sich bei einer Budgetdebatte gehört. Es ist mir bewusst, dass das Geld vorhanden ist. Aber wir müssen uns allmählich überlegen, ob alles sinnvoll ist, was wir finanzieren können. Ich bitte Sie daher, der Kürzung um 35 Millionen Franken zuzustimmen.

Fehr, Berichterstatter: Auch hier lag in der Kommission kein derartiger Antrag vor. Ich äussere mich also persönlich zu den Anträgen der Kollegen Schmid und Günter. Auch wenn finanzpolitisch argumentiert wird, geht es letztlich doch um verkehrspolitische Auffassungen.

Zur leicht polemischen Äusserung von Herrn Günter: Er hat ausgeführt, es würde in verschiedenen Bereichen gespart – er hat dazu einige Beispiele genannt –, hier jedoch nicht. Herr Günter hat die Antwort auch selbst gegeben und illustriert, dass man das nicht gegeneinander ausspielen darf. Denn in der Tat sind die Mittel vorhanden und die Zweckbindungen hier in diesem Rat ebenfalls beschlossen worden, so dass dieses Aufwiegen des einen gegen das andere meines Erachtens leicht polemisch ist.

Zu den Ausführungen von Herrn Schmid nur eine Bemerkung: Höhere Beträge bedeuten nicht unbedingt mehr Bauvolumen, sondern sie können auch durch höhere Preise begründet sein. Und gerade im Sektor Bauten stellt man teilweise fest, dass die Preise angezogen haben.

Im übrigen entsprechen die im Voranschlag enthaltenen Summen dem langfristigen Hauptstrassenbauprogramm. Darin sind auch die 15 Millionen für die Beseitigung der Unwetterschäden aus dem Jahre 1987 enthalten. Wenn ich die Gesamthaltung der Kommission in der Diskussion der Strassenbaufragen in meine Ueberlegungen einbeziehe, dann komme ich zum Schluss, Ihnen zu empfehlen, die Anträge abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: A.M. Günter, je préciserai que le plan d'économie supplémentaire de 277 millions a été obtenu grâce à un effort proportionné de tous les départements, et l'Office fédéral des routes a fait sa contribution proportionnelle, vous l'avez relevé, au chapitre des routes nationales. Il y a donc eu un effort égal aux autres efforts qui ont été faits dans les autres départements et il serait faux de dire que la route a été privilégiée. Réduire les subventions pour les routes principales, ce serait pénaliser les régions périphériques qui, souvent, ne sont pas reliées au réseau autoroutier et qui ont la nécessité, dans certains cas pour leur survie économique, d'être bien reliées au Plateau.

Par conséquent, nous vous demandons de voter la proposition du Conseil fédéral et de la commission du Conseil national de refuser la diminution de 35 millions. Il s'agit ici de tenir un programme pluriannuel qui va dans le sens d'une politique économique régionale équilibrée et, Monsieur Günter, cette politique-là fait aussi partie du développement qualitatif que vous appelez de vos vœux.

Bundespräsident Stich: Ich bitte Sie, diese Anträge abzulehnen.

Es ist nicht fair, Herr Günter, und es ist gegen Treu und Glauben, hier zu erklären, wir hätten bei den Krankenkassen gespart. Es ist auch nicht richtig, wenn Sie sagen, wir hätten im Berggebiet gespart. Die Ausgaben für das Berggebiet sind im nächsten Jahr gemäss Voranschlag höher als in diesem Jahr.

Den übrigen Ueberlegungen kann man an sich zustimmen, aber nicht in einer Budgetberatung, denn auch hier muss ich sagen: Das Nachdenken über die Zweckbindung ändert nichts am Gesetz. Da müssten Sie das Gesetz ändern. Wir haben Ihnen mit den Regierungsrichtlinien und mit dem Finanzplan dargelegt, welche Zunahme wir im Strassenbau haben. Das ist akzeptiert worden. Da kann man sich nicht in der Budgetdebatte darüber beklagen, wenn wir die Begehren, die wir nach Gesetz erfüllen müssen, tatsächlich erfüllen. Umgekehrt muss ich festhalten, dass auch kantonale Finanzdirektoren und Baudirektoren bei mir waren. Diese verlangten noch zusätzliche Mittel. Wir sind hier ans Gesetz gebunden. Wir sind der Meinung, dass der Bund seine Verpflichtungen erfüllen soll. Deshalb bitte ich Sie, diese Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter/Schmid 31 Stimmen
Dagegen 75 Stimmen

Antrag der Kommission

806 Bundesamt für Strassenbau
563.10 Bau (Nationalstrassen) Fr. 900 000 000

Antrag Bodenmann

806 Bundesamt für Strassenbau
563.10 Bau (Nationalstrassen) Fr. 765 000 000

Antrag Thür

806 Bundesamt für Strassenbau
563.10 Bau (Nationalstrassen) Fr. 500 000

Antrag Günter

806 Bundesamt für Strassenbau
563.10 Bau (Nationalstrassen) Fr. 880 000 000
(-85 000 000)

Proposition de la commission

806 Office fédéral des routes
563.10 Construction (routes nationales) Fr. 900 000 000

Proposition Bodenmann

806 Office fédéral des routes
563.10 Construction (routes nationales) Fr. 765 000 000

Proposition Thür

806 Office fédéral des routes
563.10 Construction (routes nationales) Fr. 500 000

Proposition Günter

806 Office fédéral des routes
563.10 Construction (routes nationales) Fr. 880 000 000
(-85 000 000)

Thür: Sie haben vorgestern unseren Rückweisungsantrag abgelehnt. Wenn wir das von uns verfolgte Ziel dennoch erreichen wollen, nämlich die Ausgaben mit dem Wachstum des Bruttoinlandproduktes in Uebereinstimmung zu bringen, dann bleibt uns wohl oder übel nichts anderes übrig, als uns einzelne Positionen vorzuknöpfen. Dieser Uebung haftet natürlich eine gewisse Zufälligkeit an. Deshalb hätten wir es vorgezogen, wenn der Bunderat mittels Rückweisung die inhaltliche Leitplanke für eine sinnvolle Kürzung bei sämtlichen in Frage kommenden Positionen erhalten hätte. Das ist keine handgestrickte Politik, Herr Jaeger. Handgestrickt empfinden wir vielmehr den Versuch, bedeutsame Kürzungen auf dem Wege einer solchen Budgetdebatte realisieren zu wollen.

Nun zur vorgeschlagenen Reduktion von 400 Millionen Franken. Sie würde ermöglichen, das Ausgabenwachstum mit dem Wachstum des Bruttoinlandproduktes in Uebereinstimmung zu bringen. Zugegeben, die Reduktion ist massiv. Sie ist aber inhaltlich realisierbar, ökologisch vertretbar und steht auch in Uebereinstimmung mit den von uns vertretenen Grundsätzen eines qualitativen Wachstums. An diesem Beispiel ist im übrigen auch ersichtlich, dass man Grundsätze des qualitativen Wachstums durchaus auch bei der Budgetierung berücksichtigen kann und Gesetzesänderungen nicht erforderlich sind, wie Herr Bundespräsident Stich vorgestern behauptet hat. Ich bin durchaus der Auffassung, dass man den Nationalstrassenbau ohne Gesetzesänderung verlangsamen kann und damit auch den Anforderungen eines qualitativen Wachstums genügen würde.

Zu den Zahlen im einzelnen. Ich habe bereits in der Eintretensdebatte dargelegt, dass in der Botschaft behauptet werde, mit den 900 Millionen Franken würde weit unter dem Durchschnitt der vergangenen Jahre budgetiert; es seien rund 1 Milliarde bis 1,1 Milliarden Franken in den letzten Jahren für den Nationalstrassenbau ausgegeben worden. Ich habe bis heute die Antwort nicht erhalten, wie man auf diese 1,1 Milliarden Franken kommt. Ich stelle einfach noch einmal fest, dass wir in den letzten vier Jahren im Durchschnitt unter diesem Titel 877 Millionen Franken ausgegeben haben.

In den letzten zehn Jahren haben wir im Durchschnitt nicht mehr als 1 Milliarde Franken ausgegeben. Ich bin erstaunt, dass in der Botschaft eine derartige Behauptung aufgestellt wird.

Im übrigen weise ich Sie darauf hin, dass auch der letztjährige Betrag unter dem heute vorgeschlagenen Betrag von 900 Millionen Franken lag, nämlich bei 820 Millionen Franken. Wir liegen also mit den heute vorgeschlagenen, von der Kommission gekürzten 900 Millionen Franken bedeutend über dem Durchschnitt der letzten Jahre.

Diese Fakten wecken bei uns den Verdacht, dass man eine gewisse Angst hat vor den beiden Initiativen in diesem Bereich, vor der Beton-Stopp-Initiative und vor der Kleeblatt-Initiative, dass man jetzt offensichtlich etwas Dampf geben und Projekte durchziehen will, die vielleicht einer solchen Abstimmung zum Opfer fallen würden.

Aufgrund dieser Überlegungen bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Bodenmann: Wir haben zurzeit in der Schweiz eine total überhitzte Baukonjunktur. Trotz jeder Menge von Schwarz- und Kurzarbeitern kann die anstehende Arbeit oft nicht mehr fristgerecht erledigt werden. Ueberstunden und damit vermehrte Arbeitsunfälle und Gefährdung der Gesundheit sind eine Seite dieses Booms. Die andere Seite sind die ständig steigenden Preise für die Privaten und die öffentliche Hand.

In der Theorie sind alle einverstanden. Eigentlich sollte sich der Staat antizyklisch verhalten. In der Realität sieht es leider anders aus. Während die Gewerkschaft Bau und Holz Massnahmen des Bundes fordert, wollen die Baumeister davon nichts wissen.

Im Rahmen dieses Budgets wurden eine ganze Reihe von Positionen gekürzt, wobei verschiedene Redner zu Recht darauf aufmerksam gemacht haben, dass dies in vielen Fällen nicht zu einer Verschiebung der Arbeiten führt, sondern nur zu Verzögerungen beim Bezug von Subventionen des Bundes. Deshalb möchte die SP-Fraktion beim Nationalstrassenbau weiter gehen, spürbare Zeichen setzen mit einer Reduktion der entsprechenden Budgetposition für das nächste Jahr.

Dazu kommt: Das zuständige Departement scheint heute mehr oder weniger entschlossen, auch jene Teilabschnitte zu bauen, die in der Bevölkerung umstritten sind, die auch Gegenstand hängiger Volksinitiativen bilden. Verglichen mit dem Ausland verfügen wir heute bereits über eine luxuriöse Strasseninfrastruktur, und dies wird wohl auch der Grund sein, dass aufgrund der Univox-Umfragen die Schweizerinnen und Schweizer eigentlich beim Strassenbau noch lieber sparen möchten als beim Militär.

Unser Antrag liegt konjunkturpolitisch richtig, lässt für demokratische Entscheide im Nationalstrassenbau Spielraum offen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, ihm zuzustimmen.

Fehr, Berichterstatter: Die Anträge der drei Kollegen Bodenmann, Thür und Günter haben die gleiche Stossrichtung. Die Unterschiede sind graduell, das heisst, das Ausmass der Kürzungen, die sie vorschlagen, ist verschieden.

Im Rahmen des Kürzungsauftrags, den die Kommission dem Bundesrat erteilt hat, ist diese Rubrik gekürzt worden, um 65 Millionen auf 900 Millionen Franken. Die Reduktion nach Antrag Günter beispielsweise macht dann also nicht mehr 85 Millionen, sondern nur noch 20 Millionen aus.

Damit ist nach Auffassung der Kommission jene Summe erreicht, die nach Nationalstrassenbauprogramm als wahrscheinliche Realisierungsquote 1989 betrachtet werden kann. Es gilt zu beachten, dass sich verschiedene grössere Projekte, deren Inangriffnahme sich verzögert hatte, nun im Bau befinden, zum Beispiel bei der N 1 die Umfahrung von Genf oder bei der N 3 die Strecke Bözbergtunnel-Birrfeld, bei der N 7 die Strecke Müllheim-Engwilen und bei der N 13 die Strecke St. Margrethen-Oberriet-Haag, eine an sich berüchtigte, weil sehr unfallträchtige Strecke.

Die Kommission hat diese Position 563.10 eingehend geprüft und diskutiert und ist zum Schluss gekommen, die gekürzte Summe von 900 Millionen Franken sei angemessen.

Ich lade Sie daher ein, gemäss Vorschlag von Bundesrat und Kommission zu beschliessen und die drei Anträge abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: M. Günter propose une économie de 20 millions par rapport à la proposition de la commission du Conseil national et du Conseil fédéral de 900 millions. M. Bodenmann dit moins 200 millions, M. Thür dit moins 400 millions, qui dit mieux? Ce n'est plus un budget, c'est une foire d'empoigne! On n'improvise pas un plan des routes nationales en quelques minutes de débat lors d'un budget, alors que ce plan s'étend sur de nombreuses années. Ce n'est pas cohérent, pas raisonnable, pas responsable.

J'affirme que les 900 millions prévus pour l'année prochaine, alors qu'au départ il y avait 965 millions et que l'on se trouvait déjà à 77 millions en dessous des annonces et des demandes des cantons, j'affirme donc, que ces 900 millions de francs pour 1989, par rapport aux années précédentes, représentent en fait une baisse réelle de l'effort de construction et cela pour deux raisons. Il y a, bien sûr, les facteurs de renchérissement de la construction, mais aussi et surtout, il y a le coût en augmentation constante de la construction du fait des mesures de protection de l'environnement. Pour mieux intégrer une route nationale dans le paysage, pour mieux protéger l'environnement, on doit dépenser plus.

Les chiffres, qui nous ont été donnés par le directeur de l'Office fédéral des routes, méritent d'être cités ici. L'augmentation des coûts pour l'environnement représente pour les routes nationales de 15 à 20 pour cent et il y a même des projets pour lesquels les études se sont élevées à 40 pour cent du montant total de la facture, 40 pour cent du coût total en études, en papier et non en béton, donc pas en construction, messieurs les écologistes! C'est donc extrêmement considérable.

Ces études peuvent être nécessaires parce qu'il s'agit de ne pas répéter les mêmes erreurs qui ont pu être commises au début des années 60 et de la construction du réseau autoroutier. Il n'en reste pas moins que nous devons en supporter les conséquences financières. Je citerai encore un exemple. Pour la seule Transjurane, avant que l'on ait donné le moindre premier coup de pioche, il y a déjà eu pour 8,6 millions d'études entreprises! C'est considérable. Vous devez alors être conséquents et logiques avec vous-mêmes. Si vous voulez des routes mieux construites et mieux intégrées, vous devez y mettre le prix et, par conséquent, vous devez repousser les trois propositions qui nous sont faites, propositions qui pénaliseraient les régions qui, comme par hasard, sont des régions périphériques et pour lesquelles le réseau autoroutier n'est pas encore achevé. Ce ne sont pas les grands centres qui ont besoin d'autoroutes supplémentaires, c'est, par exemple, le pied du Jura dont j'ai cité la Transjurane. Nous pouvons aussi citer l'autoroute nationale 5 du pied du Jura.

Ce sont des autoroutes qui sont absolument nécessaires pour le développement économique de ces régions. Une fois de plus, nous reparlons de politique économique régionale équilibrée et nous vous demandons de repousser ces trois propositions.

Bundespräsident Stich: Ich bitte Sie, auch diese drei Anträge abzulehnen. Der Bundesrat hat die Kürzung von 65 Millionen, die er selber dem Parlament vorgeschlagen hat, mit dem Bundesamt für Strassenbau abgeklärt und abgestimmt. Vergessen Sie aber nicht, dass nicht der Bund der Bauherr bei den Nationalstrassen ist, sondern die Kantone. Diese pflegen ihre Bauprogramme nicht nur für ein Jahr, sondern in der Regel für eine längere Zeitdauer festzulegen. Deshalb sind die Kosten, die wir budgetiert haben, realistisch. Das ist sicher zweckmässig.

Wenn man nun davon gesprochen hat, man müsse die Kleeblatt-Initiative abwarten, ist ganz einfach zu sagen, dass es nicht der Zweck der Übung sein kann, mit dem Einreichen einer Initiative sofort jede staatliche Tätigkeit in diesem Gebiet einzustellen. Das ist nicht möglich. Es ist erst denkbar, diese einzustellen, wenn eine Initiative angenommen ist. Wenn wir hier nämlich anders verfahren würden, könnte man mit Volksinitiativen letztlich den ganzen Staatsbetrieb lahmlegen. Es ist nicht möglich zu warten, bis alles im letzten Detail entschieden ist. Ich bitte Sie also, diese Anträge abzulehnen.

Präsident: Herr Thür hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Thür: Ich habe zweimal eine Frage gestellt, die mir bis heute nicht beantwortet worden ist. Ich wiederhole sie nochmals: Wie kommt man in der Botschaft zur Behauptung, in den letzten Jahren sei im Durchschnitt über 1 Milliarde bis 1,1 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau ausgegeben worden? Wie ich dargelegt habe, bin ich auf andere Zahlen gekommen. Weshalb also diese Behauptung in der Botschaft? Ich ergänze, dass man dieses Jahr wiederum mehr ausgibt als in den letzten vier Jahren – 80 Millionen Franken mehr als im letzten Jahr. Ich möchte auch hier eine Antwort haben: Weshalb soll der Nationalstrassenbau plötzlich ausgedehnt werden?

Im übrigen noch eine Ergänzung. Herr Bundespräsident Stich führt aus, der Kanton sei Bauherr bei den Nationalstrassenbauten. Das trifft zu, das trifft aber beispielsweise auch beim Bau von Gewässerschutzanlagen zu. Dort geben wir mit 160 Millionen Franken den Kantonen weit weniger, als sie bräuchten, um die Bedingungen gemäss Gewässerschutzgesetz erfüllen zu können. Dort sind wir mit 200 Millionen Franken im Rückstand. Ich wiederhole das.

Bundespräsident Stich: Wir haben uns hier auf die Angaben des Departementes gestützt. Herr Thür, wir werden Ihnen die Antwort des Departementes zukommen lassen.

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag Thür	12 Stimmen
Für den Antrag Bodenmann	50 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Bodenmann	44 Stimmen
Für den Antrag Günter	8 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Bodenmann	46 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	83 Stimmen

Antrag der Kommission

802 Bundesamt für Verkehr	
413.29 RhB, Vereina	Fr. 30 000 000
600.04 Monte Olimpino-Tunnel	Streichen

Proposition de la commission

802 Office fédéral des transports	
413.29 Chemin de fer rhétique, Vereina	Fr. 30 000 000
600.04 Tunnel Monte Olimpino	Biffer

Angenommen – Adopté

Präsident: Damit sind die Anträge im Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement behandelt.

Genehmigt – Approuvé

Gesamtvoranschlag – Budget général

Genehmigt – Approuvé

Verpflichtungskredite – Crédits d'engagements

Antrag Wiederkehr

Jahreszusicherungskredite für 1989	
310.04 Waldstrassenbau	Fr. 37 500 000

Proposition Wiederkehr

Crédits annuels d'engagements pour 1989	
310.04 Construction de chemins forestiers	Fr. 37 500 000

Wiederkehr: Im Waldstrassenbau sind in den Verpflichtungskrediten 47,5 Millionen Franken für 1989 eingesetzt gewesen. Die Kommission hat bereits 5 Millionen Franken daraus gestrichen. Völlig zu Recht.

Im Amt für Forstwesen weiss man nämlich tatsächlich nicht, wie diese Waldstrassenbaugelder richtig eingesetzt werden sollen. Man wartet auf die Anträge der forstlichen Dienste, die entsprechend Druck aufgesetzt haben, weil sie es verstehen, im Zuge der Waldschadendiskussion die hohle Hand hinzuhalten. Wenn man das Geld hat, dann kann man es schliesslich tatsächlich auch ausgeben.

Ich beantrage Ihnen, diese 42,5 Millionen Franken noch einmal um 5 Millionen Franken auf 37,5 Millionen Franken zu kürzen. Ich hatte in den letzten Jahren im Tessin Gelegenheit, den Waldstrassenbau zu beobachten. Die Waldstrassen werden mit einer besonderen Brutalität in die Gebirgsgegend geschlagen. Fels wird mit Sprengstoff herausgesprengt, der in den steilen Gebirgswald fällt und Bäume beschädigt. Waldstrassenbau zum Schutz des Waldes? Ich habe es selbst erlebt, dass Fussgänger, Wanderer gefährdet worden sind; und die Wanderwege sind bis heute nicht wieder eröffnet worden.

Es ist Tatsache, dass im Tessin diese Waldstrassen anschliessend dem einheimischen Baugewerbe bis in die höchsten Bergspitzen hinauf zum Ausbau der verbliebenen Ruinen von Ställen dienen. Ich habe an und für sich nichts dagegen, dass diese Gebäulichkeiten wieder aufgebaut werden. Aber ich habe etwas dagegen, dass dies mit Hilfe der Subventionen, die man für die Forststrassen gewährt, geschieht. Dies ist heute besonders im Kanton Tessin der Fall.

Ebenso ist es Tatsache, dass in etlichen anderen Kantonen – auch der Deutschschweiz – Forststrassen gebaut werden, die in erster Linie dem Tourismus dienen, weil sie nicht mit irgendeiner Schranke versehen werden.

Ich bitte Sie, es nächstes Jahr bei diesen 37,5 Millionen für die Forststrassen bewenden zu lassen. Das ist immer noch viermal mehr, als das Amt für Forstwesen für Natur- und Landschaftsschutz zur Verfügung hat: Das sind nämlich für 1989 nur gerade 9 Millionen Franken.

Seiler Hanspeter: Es handelt sich hier zwar nur um eine Kürzung von sogenannten Jahreszusicherungskrediten. Trotzdem erweckt der Antrag Wiederkehr den Eindruck, bessere Waldpflege und Waldbewirtschaftung seien plötzlich weniger dringlich geworden. Das wäre ja tatsächlich erfreulich. Die Wirklichkeit sieht aber anders aus. Nach wie vor besteht auch hier ein Nachholbedarf, zumindest in den Wäldern des Voralpen- und Alpengebietes. Und den Sparhebel ausgerechnet in diesem Bereich ansetzen zu wollen, finde ich widersprüchlich und unverständlich. Niemand in diesem Saal wird wohl bestreiten, dass unsere Wälder in den erwähnten Gebieten dringend einer Sanierung und verbesserten Bewirtschaftbarkeit bedürfen. Erschliessungswege und Strässchen sind dazu eben eine der wichtigen Voraussetzungen. Welche Folgen hätte diese Kürzung von Zusicherungskrediten?

1. Eine so massive Kürzung würde unzweifelhaft in vielen an sich projektwilligen Gemeinden und Gemeindeverbänden den Willen zur dringend notwendigen Sanierung der Wälder schwächen. Das liegt nicht im Interesse unserer Zeit.

2. Ausgearbeitete oder ausführungsfähige Projekte – und deren lägen in nächster Zeit bestimmt recht viele vor – erhielten wohl eine Subventionszusicherung, allerdings mit der Bemerkung: Auszahlung wegen Ausschöpfung der Kre-

dite erst zwei bis drei Jahre nach Fertigstellung. Gemeinden hätten also die vom Bund zugesicherten Beiträge während ein paar Jahren vorzufinanzieren bzw. vermeidbare und belastende Zinskosten zu tragen.

3. Wo die Infrastruktur fehlt – und Erschliessungen sind eben ein grundlegender Teil dieser forstlichen Infrastruktur –, finden sich immer weniger Leute, seien dies Berufsleute oder Hilfskräfte, die bereit sind, die Arbeiten im schwierigen Gelände und unter erschwerten Bedingungen auszuführen. Das ist die Praxis.

Letztlich weise ich darauf hin, dass keine oder weniger Erschliessungen einen vermehrten Einsatz von Helikoptern bedeuten könnte, nicht zuletzt auch aus Kostengründen eine kaum sinnvolle Alternative.

Herr Wiederkehr hat auch die Frage der Verwendung für Tourismuszwecke angesprochen. Ich muss sagen: Wenn man das in ganz beschränktem Rahmen macht, so kann das sogar eine nützliche Hilfe für Tourismus in gewissen Gebieten sein.

Aus all diesen Erwägungen bitte ich Sie, den Antrag Wiederkehr, der meiner Ansicht nach ein Schritt in die falsche Richtung wäre, abzulehnen.

M. Caccia: J'aimerais dire quelques mots à propos de l'intervention de M. Wiederkehr sur le financement des routes forestières et la situation au Tessin. Je suis d'accord avec lui qu'il y a beaucoup de choses à améliorer dans la construction de ces routes. Je voudrais quand même rappeler à ce conseil que les exemples qui ont été donnés du Tessin ne représentent pas la règle. Ce canton fait un effort particulier pour essayer de récupérer le temps perdu, c'est-à-dire des années utilisées à un rythme de construction des routes forestières absolument insuffisant. Il y a dix ans, la construction de ces routes était à peu près d'un dixième de ce qui existait dans d'autres cantons de montagne. Beaucoup de routes forestières manquaient, même dans des domaines qui étaient essentiels pour maintenir la sécurité du paysage et même des villages. Donc, l'effort que le canton du Tessin est en train de faire l'amène à donner quelques mauvais exemples – j'en suis parfaitement conscient – mais son service forestier se développe principalement afin d'éviter au mieux les effets négatifs que pourrait avoir cette intervention.

Je ne peux donc pas accepter que les exemples donnés de mon canton puissent être la base pour supprimer encore des crédits dans un domaine où il en faut beaucoup, spécialement pour les cantons qui n'ont pas assez oeuvré dans ce domaine durant la dernière décennie.

Bircher: Die Ausführungen der Herren Seiler und Caccia veranlassen mich, den Gegenstandspunkt darzulegen. Selbst forstwirtschaftliche Kreise mahnen, dass im Waldstrassenbau des Guten zu viel getan werde. Man kann im Wald «Strassen» und «Strassen» bauen. Man kann sie überdimensionieren und für Achslasten und für Breiten vorsehen, die nur in ganz wenigen Extremfällen nötig wären. So kommt man zu Waldstrassen, die nicht den herkömmlichen und natürlichen Bedingungen entsprechen. Das führt auch dazu, dass das Wasser künstlich abgeführt werden muss. Das Resultat ist dann verdichteter Waldboden, was sicher nicht im Sinne eines ökologischen Gleichgewichts des Waldes sein kann. Die Finanzkommission hat bereits fünf Millionen gestrichen. Ich fordere Sie auf, einem noch grösseren Streichungsbetrag – Antrag Wiederkehr – zuzustimmen, um so mehr, als wir in unserem Rat auch Vorstösse häufig haben – beispielsweise des Kollegen Loretan oder meiner Wenigkeit –, die das Problem gesamthaft anpacken wollen und im Hinblick auf die Beratungen des neuen Waldgesetzes genau in diese Richtung zielen.

Wenn wir aber jetzt mit dem Budget sehr hohe Kredite bewilligen, dann präjudizieren wir etwas, das sehr wahrscheinlich nicht im Sinne einer Mehrheit unseres Rates liegt. Der überdimensionierte Waldstrassenbau ist ein echtes Problem. Ich bitte Sie, hier bei den Krediten vorsichtig zu sein und dem Antrag Wiederkehr zuzustimmen.

Fehr, Berichterstatter: Die Problematik hat auch die Kommission – wenn auch nur für kurze Zeit – beschäftigt, und wie es Herr Wiederkehr richtig dargestellt hat, sind von unserer Seite – das ist die Konsequenz der Kürzung der entsprechenden Zahlungskredite – Kürzungen von 5 Millionen Franken bereits vorgenommen worden, im Einvernehmen mit dem Bundesrat im Rahmen seines Berichtes vom 2. November. Ich stelle fest, dass die Diskussion heute keine neuen Elemente gebracht hat, die uns im Zeitpunkt der Kommissionsberatung nicht bekannt gewesen wären, so dass ich mich veranlasst sehe, Ihnen zu empfehlen, dem Antrag von Bundesrat und Kommission zuzustimmen und den Antrag von Herrn Wiederkehr abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: Le bon entretien de la forêt, par conséquent son assainissement, nécessite l'aménagement d'accès réservés à l'exploitation. Monsieur Wiederkehr, nous pouvons affirmer que l'immense majorité des forestiers partagent votre préoccupation, à savoir qu'il ne faut pas aménager de trop nombreuses voies d'accès trop facilement accessibles par d'autres véhicules que ceux réservés à l'exploitation. La Confédération, par l'Office fédéral des forêts, y est aussi sensible puisqu'une réduction de 5 millions de francs a été faite par rapport au montant initialement prévu. Ces 5 millions obligent à des priorités encore plus strictes que celles souhaitées.

Par conséquent, nous vous demandons d'en rester au projet du Conseil fédéral et de la commission, déjà réduit de 5 millions de francs, et de refuser la proposition Wiederkehr.

Bundespräsident Stich: Bei diesem Thema geht es um einen alten Streit unter Forstmeistern: Was ist zweckmässig? Soll man Strassen bauen, soll man keine bauen?

Der Bundesrat hat bereits bei den Zahlungskrediten einen Vorschlag unterbreitet, den Betrag um 5 Millionen zu kürzen. Ich würde Ihnen vorschlagen, dabei zu bleiben, nichts Neues beizufügen und diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Wiederkehr	36 Stimmen
Dagegen	54 Stimmen

B Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Eidgenossenschaft für das Jahr 1989 Arrêté fédéral concernant le budget de la Confédération suisse pour l'année 1989

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen unter Berücksichtigung der Beschlüsse in der Detailberatung

Adopté selon les décisions prises lors de la discussion par articles

Art. 2*Antrag der Kommission**Abs. 1*

....

– 34 542,5 Etatstellen (entsprechend dem für 1988 bewilligten Bestand zuzüglich 265 neue Stellen, wovon 40 Stellen für den Asylbereich auf zwei Jahre befristet sind) und

–

Abs. 2

....

– zuzüglich 11 neue, auf drei Jahre befristete Stellen) und

–

Abs. 3

....

– 54 Etatstellen (entsprechend dem für 1988 bewilligten Bestand, zuzüglich 6 neue Stellen) und

–

Abs. 4

....

– 4841 Etatstellen

–

Antrag Günter (zurückgezogen)

Erhöhung der Etatstellen um eine Stelle (Institut für Geophysik ETHZ).

*Antrag Wiederkehr**Abs. 1*

Erhöhung um drei Etatstellen (Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe).

Art. 2*Proposition de la commission**Al. 1*

....

– 34 542,5 postes permanents (effectif autorisé pour 1988 plus 265 nouveaux postes, dont 40 affectés au domaine de l'asile, sont accordés pour une durée limitée à deux ans) et

–

Al. 2

....

– plus 11 nouveaux postes accordés pour une durée limitée à trois ans) et

–

Al. 3

....

– 54 postes permanents (effectif autorisé pour 1988 plus 6 nouveaux postes) et

–

Al. 4

....

– 4841 postes permanents

–

Proposition Günter (retirée)

Augmentation du nombre des postes permanents d'une unité (Institut de géophysique de l'EPFZ).

*Proposition Wiederkehr**Al. 1*

Augmentation de nombre de postes permanents de trois unités (Direction de la coopération au développement et de l'aide humanitaire).

Wiederkehr: Sie haben letztes Jahr 2,1 Milliarden Franken für die Weiterführung der Entwicklungszusammenarbeit bewilligt. Sie haben diesen Sommer 530 Millionen Franken für die Weiterführung der humanitären Hilfe bewilligt, was auch der Ständerat gestern so entschieden hat. Sie gehen sicher mit mir einig, dass dieses Geld so optimal wie möglich eingesetzt werden muss. Das sind wir unserem Volk, das sind wir auch den Völkern, denen wir beistehen wollen, schuldig. Darauf hat die Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe in den beiden Botschaften vom letzten und von diesem Jahr hingewiesen: Sie ist nicht

imstande, dieses Geld optimal einzusetzen, wenn für die Koordination der Projekte weiterhin zuwenig Leute, zuwenige Stellen vorhanden sind.

Ich möchte Ihnen die Situation illustrieren: Die Direktion für Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe hat ganze eineinhalb Stellen für die Bereiche Wasser, Energie, Walderhaltung (oder Waldabholzung, z. B. Zerstörung des tropischen Regenwaldes) inklusive die ganze Stadtinfrastruktur. Stadtinfrastruktur hängt auch mit Projekten zusammen, bei denen Kinder in Auffangstationen leben können. Das grösste Problem besteht aber bei der Gesundheit. Dort sind in der DEH-Direktion ganze zwei Leute eingesetzt für die Koordination. Das genügt absolut nicht im Hinblick auf die grassierende Aidsseuche, vor allem in Afrika. Ich habe in der letzten Session vortragen dürfen, wie sich die Situation heute in Afrika darstellt: Der neu-entdeckte HIV-Typus 2 ist ein Virus, das sich im heterosexuellen Verkehr zwischen Frau und Mann sehr leicht übertragen lässt, anders als der HIV-Typus 1, und das hat zur Folge, dass sich Aids derzeit in Afrika mit grosser Geschwindigkeit ausbreitet. 100 Prozent der Prostituierten sind in Kenia bereits HIV-positiv, 60 Prozent der Männer in der ugandischen Armee ebenfalls. Es wird eine gewaltige Welle von Problemen auf die Entwicklungshelfer zukommen, und es könnte sein, dass die Entwicklungsprojekte, für die wir so viel Geld ausgeben haben und noch ausgeben werden, von dieser Welle überrollt werden.

Und zudem: Die Schweiz hat rund 2000 Entwicklungshelfer in der Welt, davon die meisten in Afrika. An erster Stelle der Gefährdungen dieser Leute stehen die Autounfälle, an zweiter Stelle die Tropenkrankheiten. Die Autounfälle waren früher insofern kein Problem, weil man ohne Bedenken Blutkonserven für verunfallte Entwicklungshelfer einsetzen konnte. Das können Sie heute in Afrika nicht mehr tun. Sie gehen heute bereits zu 70 Prozent das Risiko ein, dass Sie einen Schweizer Entwicklungshelfer HIV-positiv machen, wenn er einen Autounfall hat und in Afrika Blut bekommt. Mit anderen Worten: Auch die Koordination zur Sicherung des Lebens unserer Schweizer Entwicklungshelfer muss hier in Bern geschehen. Die Direktion DEH hat keine Leute dazu!

Ich beantrage Ihnen daher die Aufstockung um ganze drei Stellen, damit total sechseinhalb Stellen zur Verfügung stehen. Das macht im Budget 270 000 Franken jährlich aus.

Fehr, Berichterstatter: Ganz generell kann man feststellen, dass die Kommission bei der Beurteilung der Stellenbegehren nicht kleinlich war. Wir beantragen Ihnen, rund 280 neue Etatstellen zu schaffen. Es gibt zwar eine Korrektur bei den Rüstungsbetrieben, aber rein rechnerischer Art, weil Stellen umgelagert wurden. Aber 281 neue Etatstellen werden geschaffen, 119 neue Hilfskräftestellen; ich halte das für richtig; ich kann das voll unterstützen. Ich bitte Sie aber auch zu bedenken, welche Zeichen Sie setzen, wenn Sie über das hinausgehen, was der Bundesrat beantragt und die Kommission unterstützt. Wir leben natürlich immer noch in einem Regime der Stellenbewirtschaftung. Wahrscheinlich ist das in irgendeiner Form auch nicht vermeidbar. Der Bundesrat muss sich jeweils in seinen internen Beratungen klar darüber werden, welche Stellen er dem Parlament zur Schaffung beantragen will. Sie finden im Bericht des Bundesrates zu den Stellenbegehren auf Seite 9 auch Ausführungen zum Thema, das Herr Wiederkehr abgehandelt hat, nicht zu den besonderen Aspekten, aber zur DEH. Dort konnten bereits im laufenden Jahr drei Stellen durch Hilfskräfte besetzt werden, und eine Stelle wurde im Zuge der Umverteilung aus dem Bundesratskontingent zugeteilt; das macht vier Stellen. Weil der Bundesrat festgestellt hat, dass trotz aller Bemühungen die Aufgaben im Bereich der humanitären Hilfe mit diesen vier Stellen noch nicht bewältigt werden können, ist beantragt, mit dem Voranschlag eine weitere Etatstelle zu schaffen – und dem stimmen wir zu. Das macht fünf Stellen, inbegriffen die vier, die in diesem Jahr bereits besetzt wurden. Mir scheint, das sei angemess-

sen für diesen Dienstzweig, auch wenn man sicher davon ausgehen muss, dass er nach wie vor, wie andere Bereiche auch, knapp dotiert ist.

Ich ersuche Sie, nicht über die Vorschläge von Bundesrat und Kommission hinauszugehen, unseren Anträgen zuzustimmen und den Antrag von Herrn Wiederkehr abzulehnen.

M. Frey Claude, rapporteur: Dès le débat d'entrée en matière du budget, la Commission des finances vous demandait d'éviter toute surenchère car il appartenait en premier lieu au Parlement de payer d'exemple avant que de demander au Conseil fédéral d'être encore plus rigoureux dans sa gestion. Arrivés au terme de l'examen des différents chapitres du budget, nous pouvons constater qu'aucune proposition de surenchère n'a passé le cap du plénum. Dès lors, le budget qui a été ainsi précisé est en amélioration par rapport au premier projet.

En ce qui concerne l'excédent de recettes au budget financier, nous observons qu'il passe de 202 633 000 francs à 475 903 000 francs. Le déficit au budget général est ramené, lui, de 499 735 000 francs à 341 565 000 francs. Ce qui a été fait aux différents chapitres et aux différents départements doit être poursuivi en matière de main-d'oeuvre et d'examen des postes supplémentaires. Cet examen est fait rigoureusement au sein du Conseil fédéral tout d'abord, de la commission du Conseil national ensuite, et nous avons accordé un supplément de l'ordre de 281 postes parce qu'ils sont nécessaires. Aller au-delà, c'est sortir de la rigueur, c'est dépasser la nécessité et, là aussi, ce serait donner un très mauvais exemple. Nous ne pouvons pas exiger du Conseil fédéral ce que nous ne ferions pas nous-mêmes. C'est pourquoi nous vous demandons de refuser la proposition Wiederkehr.

Bundespräsident **Stich:** Bei den Budgeteingaben war der Bundesrat konfrontiert mit Stellenbegehren im Umfang von 497 Stellen. Sie können also versichert sein, Herr Wiederkehr, dass es verschiedene Aemter gibt, die genau gleich bewegte Klagen führen können, dass sie zuwenig Leute hätten. Alle Wünsche aber kann man nicht befriedigen, und die Departemente müssen selber dafür sorgen, dass sie ihre Leute dort einsetzen, wo sie am dringendsten nötig sind. Das ist auch eine gewisse Verpflichtung. Es ist ja nicht so, dass das die einzigen Stellen sind, die neu verteilt werden, sondern der Bundesrat verteilt dann noch 100 zusätzliche Stellen. Es wäre aber völlig falsch, wenn das Parlament einzelnen Aemtern neue Stellen zuteilen würde. Das käme auf die Dauer nicht gut heraus. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Wiederkehr abzulehnen.

Präsident: Der Antrag Günter ist zurückgezogen. Kommission und Bundesrat lehnen den Antrag Wiederkehr ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Wiederkehr Minderheit
Dagegen offensichtliche Mehrheit

Art. 3

Antrag der Kommission

-
- | | |
|--|-----------------|
| a. Bauvorhaben und Liegenschaftserwerb | Fr. 185 200 000 |
| b. für die Beschaffung von Material | Fr. 918 200 000 |
| c. | |
| d. | |
| e. als Jahreszusicherungskredite für Bundesbeiträge und Darlehen | Fr. 835 600 000 |
| f. | |

Antrag Wiederkehr

Bst. e

.... Fr. 830 600 000

Art. 3

Proposition de la commission

....

- | | |
|--|-----------------|
| a. pour des projets de construction et l'acquisition de terrains | Fr. 185 200 000 |
| b. pour l'acquisition de matériel | Fr. 918 200 000 |
| c. | |
| d. | |
| e. en tant que crédits annuels d'engagements pour des subventions et des prêts | Fr. 835 600 000 |
| f. | |

Proposition Wiederkehr

Let. e

.... Fr. 830 600 000

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	86 Stimmen
Dagegen	9 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

88.053

Alkoholverwaltung.

Geschäftsbericht und Rechnung 1987/1988

Régie des alcools.

Gestion et compte 1987/1988

Bericht und Beschlussentwurf vom 14. September 1988
Rapport et projet d'arrêté du 14 septembre 1988

Bezug bei der Eidgenössischen Alkoholverwaltung, Länggassstrasse 31, 3012 Bern
S'obtient auprès de la Régie fédérale des alcools, Länggassstrasse 31, 3012 Berne

Herr **Hari** unterbreitet im Namen der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Rechnung der Eidgenössischen Alkoholverwaltung schliesst bei einem Ertrag von 388,2 Millionen und einem Aufwand von 130,1 Millionen mit einem Reinertrag von 231,7 Millionen Franken ab. Das Ergebnis liegt um 1,3 Millionen Franken höher als 1986/1987.

Der Betriebsaufwand ist mit 130,1 Millionen Franken 14,3 Millionen Franken tiefer als 1986/1987. Vor allem die brennlose Obstverwertung kostete bedeutend weniger. Der Betriebsertrag beläuft sich auf 388,2 Millionen Franken gegenüber 401,2 Millionen im Vorjahr. Der Ertrag aus dem Verkauf gebrannter Wasser und aus den Steuern auf inländischem Branntwein war niedriger.

Vom Reinertrag der Alkoholverwaltung erhält gemäss Bundesverfassung und Alkoholgesetz der Bund 231,7 Millionen Franken zugunsten von AHV und IV, 25,8 Millionen Franken gehen an die Kantone zur Bekämpfung des Alkoholismus, des Suchtmittel-, Betäubungsmittel- und Medikamenten-

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1989

Budget de la Confédération 1989

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.052
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1627-1635
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 907

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.