

fassungsartikel und bei der bisherigen Aufgabenstellung. Unter diesen Umständen werden wir uns auch an die Arbeit machen, gewisse Korrekturen am Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz anbringen und insbesondere neue Kreditmittel verlangen müssen. Der Bundesrat ist davon ausgegangen, dass es nicht sinnvoll sei, Finanzmittel für Bundesmassnahmen über den Zeitpunkt hinaus zu verlangen, bei dem damit gerechnet werden darf, dass das Parlament über das erste Aufgabenteilungspaket definitiv Beschluss fasst. Wenn das bis Ende 1983 nicht möglich ist (dies wird man etwa im Frühjahr 1983 abschätzen können), dann werde ich mein Bundesamt veranlassen müssen, Ihnen einen weiteren Kredit zu unterbreiten. Alles hängt jetzt also davon ab, wie rasch die ständerätliche Kommission und Ihr Rat bzw. der Nationalrat einen Entscheid fällen. Wenn das Jahr 1983 verstreicht, ohne dass Entscheide gefällt werden, dann werden Sie einen neuen Antrag für eine weitere Tranche erhalten.

2. Frage: Sind diese 200 Millionen Franken genügend? Sie sind genügend, wenn auf Ende 1983 die Aufgabenteilung wirklich Realität würde. Wenn das nicht der Fall ist, dann genügen die 200 Millionen natürlich nicht. Aber ich kann Ihnen hier das Versprechen abgeben, dass wir keine Gesuche mangels Bürgschaftskredit ablehnen werden. Wenn in den nächsten Monaten die Gesuchswelle anhalten würde, dann würden wir Ihnen einfach frühzeitig einen neuen Kredit beantragen. Aber für den Moment glaube ich (und meine Mitarbeiter teilen diese Meinung), dass diese 200 Millionen ausreichen. Aber ich gebe Ihnen, Frau Bauer, diese Erklärung ab: Wenn die Mittel nicht genügen, komme ich mit einem neuen Antrag.

3. Frage: Warum die unterschiedliche Beanspruchung unseres Wohnungsbau- und Eigentumsgesetzes? Das ist nicht so ganz einfach zu beantworten. Es gibt Kantone, die sich einfach nicht darum gekümmert haben. Wir haben keine Möglichkeiten, die Kantone zu zwingen, die Varianten des Wohnungsbau- und Eigentumsgesetzes auszunützen. Im Nationalrat ist vor einigen Monaten eine Motion unterbreitet worden, die den Bundesrat eingeladen hat, die eidgenössische Hilfe nur noch zu gewähren, wenn auch die Kantone einen Anteil übernehmen, in der Meinung, damit die Kantone fast zu zwingen, nun vom schweizerischen Gesetz Gebrauch zu machen. Ich habe diese Motion ablehnen müssen, weil dieser Druck auf die Kantone nicht viel nützt, im Gegenteil; er würde sehr wahrscheinlich bewirken, dass unser Gesetz noch weniger beansprucht würde. Aber es gibt Unterschiede. Zum Teil sind sie gerechtfertigt. Sie stellen die Frage, ob nicht mit einer besseren Information etwas mehr geholfen werden könnte. Wir haben vor etwa rund einem Jahr unsere Informationskampagne mangels Mitteln eingestellt. Die Finanzkommissionen Ihres Rates, insbesondere aber auch des Nationalrates, haben uns sehr nahe gelegt, kein Geld mehr für die Propaganda unseres eigenen Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes auszugeben. Wir haben auf Ihren Wunsch hin diese Gelder nicht mehr zur Verfügung gestellt.

4. Frage: Renovation alter Gebäude. Da machen wir nicht sehr viel, weil natürlich unser Gesetz vor allem auf den Neubau von Wohnungen ausgerichtet ist. Wir wollen neue Wohnungen bauen, wir wollen ein grösseres Angebot an Wohnungen schaffen. Nur mit Renovationen schaffen wir keinen neuen Wohnraum. Er muss also schon neu gebaut werden. Und auch von dieser Hilfe ist eigentlich relativ wenig Gebrauch gemacht worden. Ein Grund mag natürlich der sein, dass man nicht gerne Unterlagen beibringt. Wir müssen natürlich Unterlagen haben, man muss uns sagen, was gebaut wird. Wir sagen auch ungefähr, was wir wünschen. Das ist natürlich nicht für jeden Bauherrn akzeptabel, und lieber baut er selbst und ist dann frei von allen Engagements gegenüber dem Bund. Das mag sicher ein Grund sein. Aber sonst zieht unser Gesetz die Eigentumsförderung vor, und zwar für alle Kreise.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes

33 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

**Wahlen in ständige Kommissionen**

**Elections dans des commissions permanentes**

*Mit 36 bzw. 37 Stimmen werden gewählt*

*Sont élus par 36 resp. 37 voix*

**1. Gewährleistungskommission**

**Commission de contrôle des constitutions cantonales et des votations**

Neu: Schmid

an Stelle von: Dobler

**2. Finanzkommission – Commission des finances**

Neu: Meier

an Stelle von: (Dillier)

**10. Kommission für Wissenschaft und Forschung**

**Commission de la science et de la recherche**

Neu: Ulrich

an Stelle von: (Dillier)

81.048

**Schweizerische Hochseeschifffahrt. Sicherung  
Flotte maritime suisse. Maintien**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. August 1981 (BBl III 375)

Message et projet d'arrêté du 19 août 1981 (FF III 347)

Beschluss des Nationalrates vom 1. März 1982

Décision du Conseil national du 1<sup>er</sup> mars 1982

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

**Matossi**, Berichterstatter: Ich möchte vorausschicken, dass es sich bei diesem Geschäft nicht um eine Kreditvorlage handelt, sondern um die Übernahme einer Bürgschaft durch den Bund, damit die Betreiber unserer schweizeri-

schen Handelsflotte für die Erneuerung der Schiffe von den Banken billigeres Geld erhalten. Die Kompetenz des Bundes, auf dem Gebiet der Schifffahrt Recht zu setzen, ergibt sich aus dem Artikel 34ter der Bundesverfassung. Das Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953 regelt im ersten und zweiten Abschnitt in den Artikeln 1 bis 12 die allgemeinen Grundsätze und die Behördenorganisationen für die Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge. Der vorliegende Bundesbeschluss bringt insofern nichts Neues, als der Bund im Interesse der Landesversorgung bereits Anfang der fünfziger Jahre zuerst durch Darlehen, später durch Übernahme von Bürgschaften die Kapitalbeschaffung erleichterte. Die jetzt gültige Kreditlimite zur Verbürgung von Darlehen beträgt 250 Millionen Franken, ist auf zehn Jahre befristet, seit 1980 voll beansprucht und läuft im September 1982 ab. Die Bestrebungen des Bundes, gegen unterschiedlichste Krisenlagen und Versorgungsschwierigkeiten gewappnet zu sein, gehen auf die Erfahrungen aus der Kriegswirtschaft des Zweiten Weltkrieges zurück. Für unser Binnenland sind die Offenhaltung aller Transportwege, besonders aber die Einfuhren aus Übersee von grosser Wichtigkeit. Dieser kurze Hinweis sollte genügen, um die engen Zusammenhänge zwischen dem nächsten Donnerstag in diesem Saale in Beratung stehenden Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung und unserer heutigen Vorlage aufzuzeigen.

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges schloss der Bund aufgrund der Notrechtsgesetzgebung einen auf die Dauer des Krieges befristeten Chartervertrag mit einer griechischen Reederei ab, welcher die Abtretung von fünfzehn Schiffen vorsah. Unabhängig davon erwarben zwei private Schweizer Unternehmen drei Hochseeschiffe und zwei Jahre später trat der Bund mit dem Ankauf von vier Hochseeschiffen selbst als Reeder auf. Erst im Jahre 1947 ging die schweizerische Handelsflotte und damit der Seeverkehr ganz in private Hände über.

Wie erwähnt, regelt das Bundesgesetz vom September 1953 alle Fragen der Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge. Die Erfahrungen mit den Massnahmen des Bundes zur Erhaltung einer Mindesttonnage sind gut. Wie sich die Flotte entwickelt hat, geht aus den Tabellen auf den Seiten 6 und 7 der Botschaft hervor. Um gegen unterschiedlichste Krisenlagen und auch materielle Verluste gewappnet zu sein, erachtet der Bundesrat eine Mindestzahl von 25 Schiffen verschiedenster Typen und eine Gesamttonnage von 400 000 bis 500 000 dwt als richtig. Unter dwt (deadweight tons) versteht man die Gesamttragfähigkeit des Schiffes, einschliesslich Ladung, Treibstoff, usw. Die eigentliche Transportkapazität entspricht etwa 50 Prozent der oben erwähnten Gesamttonnage.

Heute besteht unsere Hochseeschifflotte aus 31 Schiffen mit einer Gesamttonnage von 457 000 Tonnen. Was die aktuelle Frage der Haltung einer eigenen Öltankerflotte betrifft, so verweise ich auf die Darlegungen auf den Seiten 10 und 11 der Botschaft. Angesichts der harten, ja fast ruinösen Konkurrenz auf dem freien Tankermarkt können wir uns aus wirtschaftlichen Überlegungen glücklich schätzen, dass wir keine eigenen Öltanker unter Schweizer Flagge haben. Nun ist aber mit der Haltung einer Mindestflotte nicht alles getan. Die Schiffe müssen modern und leistungsfähig sein, damit sie im internationalen Konkurrenzkampf bestehen können. Hier zeigen sich die günstigen Auswirkungen der Bürgschaftsaktionen des Bundes besonders deutlich, konnte doch das Durchschnittsalter der Schiffe während der vorausgegangenen Bürgschaftsaktionen IV, d. h. während den Jahren 1971 bis 1980 von 13 auf unter 10 Jahre gesenkt werden.

Noch ein Wort zur Konkurrenzsituation: Jedes Schifffahrtsland – wie könnte es beim grassierenden internationalen Protektionismus anders sein – versucht mit nicht gerade zimperlichen Mitteln seine Handelsflotte zu fördern, wobei die Phantasie in der Wahl der Mittel beachtenswert ist. In den OECD-Staaten stehen folgende Massnahmen im Vordergrund: Darlehen für Schiffsbau und Schiffskauf, Zinsereleichterungen, Staatsbürgerschaft, Garantien von Schiffshy-

potheken, Steuererleichterungen, Betriebsbeihilfen usw. – Die starke Expansion der Flotten einiger Staatshandelsländer, die sich als Aussenseiter mit modernsten Schiffen in den einträglichsten Fahrgebieten wesentliche Marktanteile gesichert haben, lässt nur erahnen, in welchem Masse der Staat in diesen Ländern seine Flotte begünstigt. Unter diesem Aspekt betrachtet, ist es selbstverständlich, dass immer wieder grosse Anstrengungen notwendig sind, um unserer schweizerischen Hochseeschiffahrt die Wettbewerbsposition zu bewahren. Die neue Bürgschaftsaktion des Bundes schafft die Grundlage für zinsgünstige Bankdarlehen. Bezüglich der Sicherheit verweise ich auf die sehr strengen Nationalitätsbestimmungen für die Registrierung der Schiffe unter Schweizer Flagge und auf die strengen Vorschriften bezüglich Grundkapital auf den Seiten 4 und 5 der Botschaft. Unter dem Titel «Sicherheit» sei auch noch festgehalten, dass dem Bund durch seine Aktionen zur Sicherung der schweizerischen Hochseeschiffahrt bisher keine finanziellen Verluste erwachsen sind und dass die Rückzahlungen und jährlichen Amortisationen der durch die Bank gewährten Darlehen immer pünktlich und reibungslos erfolgten.

Unsere Kommission behandelte das Geschäft in einer Sitzung Ende April 1982 und erhielt von Herrn Bundespräsident Honegger und den Fachleuten und Spezialisten für wirtschaftliche Kriegsvorsorge und Hochseeschiffahrt jede gewünschte Auskunft. Der Vollständigkeit halber sei auch noch erwähnt, dass auch in diesem Bereich eine der scheinbar indispensable ausserparlamentarischen Kommissionen, nämlich die schweizerische Seeschiffahrtskommission, tätig ist.

Weil der Bundesbeschluss nur aus zwei Artikeln besteht und damit ich mich in der Detailberatung nicht nochmals zum Wort melden muss, beantrage ich Ihnen im Auftrage der vorberatenden Kommission, welcher ich für ihre Mitarbeit bestens danke, Eintreten und Zustimmung.

Beim Artikel 2 beantragen wir Ihnen, der Fassung des Nationalrates zuzustimmen. Sie entspricht wörtlich der Fassung des jetzt noch geltenden Bundesbeschlusses vom 26. September 1972.

Der Nationalrat behandelte die Vorlage am 1. März 1982 und stimmte ihr mit 116 Stimmen einstimmig zu. Unsere Kommission verabschiedete sie an der erwähnten Sitzung vom 26. April 1982 ebenfalls einstimmig.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

**Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 35 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

81.459

**Motion Gerber. Zuckerrübenanbau  
Production de betteraves sucrières**

*Wortlaut der Motion vom 21. September 1981*

Der Bundesrat wird ersucht, den eidgenössischen Räten eine Abänderung des Zuckerbeschlusses vorzulegen, die es erlauben würde, die Zuckerrübenfläche ab 1984 schrittweise von 17 000 Hektaren auf 20 000 Hektaren zu erhöhen.

## **Schweizerische Hochseeschifffahrt. Sicherung**

### **Flotte maritime suisse. Maintien**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
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	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1982 - 18:15
Date	
Data	
Seite	305-306
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 700

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.