

*Gesamtberatung – Traitement global du projet***Titel und Ingress, Ziff. I und II****Titre et préambule, ch. I et II***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 34 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

81.303

**Motion des Nationalrates (Jost)****Baulicher Zivilschutz****Motion du Conseil national (Jost)****Abris de la protection civile**

Beschluss des Nationalrates vom 18. Dezember 1981

Décision du Conseil national du 18 décembre 1981

*Wortlaut der Motion vom 18. Dezember 1981*

Der Bundesrat wird beauftragt, beförderlichst eine Teilrevision der eidgenössischen Gesetzgebung über den baulichen Zivilschutz (Schutzbautengesetz vom 4. Oktober 1963 – Schutzbautenverordnung vom 27. November 1978) einzuleiten, um:

- a. durch die Vermeidung von Schutzplatzüberangeboten und
- b. durch die Ermöglichung und Förderung von Schutzbauausgleichen

das Hauptziel der Zivilschutzkonzeption von 1971, «Jedem Einwohner an seinem Wohnort einen Schutzplatz bereitzustellen», zeitgerecht verwirklichen und Fehlinvestitionen (öffentlicher und privater Mittel) vermeiden zu können.

*Texte de la motion du 18 décembre 1981*

Le Conseil fédéral est chargé d'entreprendre le plus rapidement possible une révision partielle de la législation fédérale sur les abris de la protection civile (loi du 4 octobre 1963 sur les abris et ordonnance du 27 novembre 1978 sur les abris). Ces modifications devraient permettre d'atteindre dans les délais prévus l'objectif principal fixé dans la conception 1971 de la protection civile («mettre à la disposition de chaque citoyen un abri à son domicile») et de parer à des investissements erronés de fonds publics ou privés, grâce à des dispositions propres:

- a. empêcher que l'offre d'abris ne soit excédentaire;
- b. favoriser une répartition équilibrée des abris.

**Ulrich**, Berichterstatter: Bei der Motion des Nationalrates, baulicher Zivilschutz, über die ich berichten darf, geht es um den Schutzplatz für alle Schweizer. Mit seinem Motionsvorschlag vom 2. März 1981, der vom Nationalrat am 18. Dezember 1981 diskussionslos angenommen worden ist, strebt Nationalrat Jost das Ziel an, in Gebieten mit überdurchschnittlicher Bautätigkeit – darunter fallen insbesondere Zentren des Fremdenverkehrs sowie industrielle Ballungsgebiete – eine Schutzplatzüberproduktion zu verhindern und gleichzeitig die Möglichkeiten für einen kantonalen Schutzplatzausgleich zugunsten von finanzschwachen Gemeinden mit geringer Bautätigkeit und entsprechendem Schutzplatzdefizit zu schaffen.

Der Motionsvorschlag liegt auf der Linie der seit einiger Zeit in Vorbereitung stehenden Anpassung der bundesrätlichen Baumassnahmenverordnung. Mit dieser sollen die rechtlichen Möglichkeiten zur Steuerung der Schutzplatzproduk-

tion im Hinblick auf einen gezielten und wirtschaftlichen Einsatz der für den Schutzraumbau aufzubringenden privaten und öffentlichen Mittel verbessert werden. Der Entwurf der entsprechenden Anpassungen wurde den kantonalen Zivilschutzdirektoren zur Stellungnahme unterbreitet und ist vermutlich heute in der Auswertung. Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, die Motion entgegenzunehmen. Die Kommission, für die ich hier spreche, hat am 9. März, während der Session, einstimmig beschlossen, Ihnen die Annahme der Motion Jost bzw. des Nationalrates zu beantragen.

*Überwiesen – Transmis*

82.013

**Schweizerische Verkehrszentrale. Beitrag  
Office national suisse du tourisme.  
Contribution**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. Februar 1982 (BBl II, 22)

Message et projet d'arrêté du 24 février 1982 (FF II, 22)

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Guntern**, Berichterstatter: Im Auftrag der Kommission beantrage ich Ihnen, den Bundesbeitrag an die Schweizerische Verkehrszentrale um 6 Millionen Franken zu erhöhen, und zwar aus folgenden Gründen:

Sie wissen, dass die Verkehrszentrale einen direkten Bezug zum schweizerischen Tourismus hat. Der schweizerische Tourismus hat eine wichtige volkswirtschaftliche Funktion zu erfüllen. Der Gesamtumsatz betrug 1981 13,5 Milliarden Franken. Davon resultieren Einnahmen aus dem Fremdenverkehr mit Gästen aus dem Ausland von 7,84 Milliarden Franken. Der Devisenzugang aus dem Ausländertourismus von 1981 mit diesen 7,8 Milliarden Franken entsprach somit annähernd dem gesamten Handelsbilanzdefizit der Schweiz. Es ist wohl kaum nötig, Ihnen hier auch die Bedeutung des Tourismus für das Berggebiet darzulegen. Von 500 000 Arbeitsplätzen im Berggebiet entfallen 150 000 auf den Tourismus. Die Tätigkeit der Schweizerischen Verkehrszentrale spielt also mittelbar eine wichtige Rolle für die Erhaltung und die Verbesserung der Lebensbedingungen im Berggebiet. Nun müssen wir aber feststellen, dass immer mehr Staaten am Tourismus interessiert sind und versuchen, ihn anzuziehen. Es gibt heute über 100 Staaten, die nationale Werbeinstitutionen unterhalten. Diese Konkurrenz spürt selbstverständlich auch die Schweizerische Verkehrszentrale. Die Konkurrenten verfügen dabei meistens über viel mehr Werbemittel, als dies für unsere nationale Institution der Fall ist.

Dabei möchte ich betonen, dass die Schweizerische Verkehrszentrale nicht irgendeine private Organisation ist, sondern dass sie eine vom Bund geschaffene öffentlich-rechtliche Körperschaft darstellt. Der Bund leistet somit nicht freiwillig Beiträge an diese Institution, sondern er leistet diese Beiträge, damit diese dem Auftrag, der ihr gegeben ist, nämlich touristische Werbung im In- und Ausland durchzuführen, nachkommen kann.

Der Auftrag an die Schweizerische Verkehrszentrale geht dabei über die reine Tourismuswerbung hinaus. Ihre erste Aufgabe besteht darin, Sympathie- und Präsenzwerbung für die Schweiz ganz allgemein durchzuführen. Die Aktivität der Schweizerischen Verkehrszentrale ist daher auch sehr weit-

läufig. Die Schweizerische Verkehrszentrale stellt beispielsweise unseren Botschaften und Konsulaten Informationsmaterial zur Verfügung. Sie unterhält ein Agenturnetz in 21 Ländern, was kostenaufwendig ist. Sie organisiert Aktionen und Ausstellungen im In- und Ausland. Sie beteiligt sich an internationalen Ausstellungen und Messen, jährlich an etwa 60 solchen Anlässen. Sie kreiert und verteilt 4 Millionen Broschüren, Prospekte, Plakate, Bücher und andere Werbe- und Informationsträger, und zwar in 12 bis 15 Sprachen. Sie inseriert in der internationalen Presse. Sie betreut jährlich zirka 1000 Medienschaffende. Sie produziert Filme über die Schweiz. Sie beantwortet etwa 1,5 Millionen Anfragen jährlich. Sie stellt Verkehrsvereinen und der Presse Fotomaterial und anderes Werbematerial zur Verfügung. Sie leistet den regionalen und lokalen Verkehrsvereinen Hilfe. Sie gibt die Revue «Schweiz» heraus und wirbt für die Schweizerischen Bundesbahnen. 1981 verkaufte sie beispielsweise für 35 Millionen Franken Fahrkarten.

Die Werbung, wie sie von der Schweizerischen Verkehrszentrale betrieben wird, darf aber nicht mit der kommerziellen Werbung der Unternehmer verwechselt werden. Die touristischen Unternehmen bezahlen ihre Eigenwerbung selbst. Sie geben hierfür jährlich schätzungsweise 150 Millionen Franken aus. Diese Werbung wird durch die Tätigkeit der Schweizerischen Verkehrszentrale somit keineswegs überflüssig.

Nun braucht aber diese Schweizerische Verkehrszentrale für die Erfüllung ihrer Aufgaben ein Minimum an Geld. Wir haben uns in der Kommission darüber informieren lassen, was die Schweizerische Verkehrszentrale für die Verbesserung ihrer finanziellen Lage in den letzten Jahren getan hat. Es konnte uns dargelegt werden, dass auch hier an erster Stelle das Sparen steht. Die Schweizerische Verkehrszentrale hat nicht nur einen Personalstopp durchgeführt; sie ging noch weiter, indem sie ihren Mitarbeiterstab innert fünf Jahren um etwa 7 Prozent gesenkt hat. Das Büro in Montreal wurde geschlossen; Rom und Kopenhagen reduziert. Die Revue «Schweiz» wurde redimensioniert, die Nettokosten von 900 000 auf 300 000 Franken gesenkt.

Zum zweiten wurde eine Mittelbeschaffung ausserhalb der Bundeskasse lanciert, durch eine Aktion bei Kantonen, Gemeinden und Unternehmungen. 1,6 Millionen Franken konnten dadurch eingebracht werden.

Drittens hat die Schweizerische Verkehrszentrale auch ihre eigenen Reserven inzwischen vollständig aufgebraucht. Erst jetzt erfolgt der Gang zum Bund, ein Gang, der leider nicht mehr zu umgehen war.

Der Schweizerischen Verkehrszentrale wurden seit 1974 von seiten des Bundes jährlich 15 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Der Beitrag blieb während der letzten acht Jahre unverändert. Er wurde im Zusammenhang mit der linearen Subventionskürzung sogar gekürzt, so dass er in Tat und Wahrheit nur noch 13,5 Millionen Franken betrug. Unter Berücksichtigung der seitherigen Teuerung, die im Ausland höher ist als in der Schweiz, wobei berücksichtigt werden muss, dass zwei Drittel der Auslagen im Ausland anfallen, muss heute von einem massiven Beitragsabbau gesprochen werden. Nur die genannten Sonderbeiträge, Sonderwerbeaktionen, die in den letzten Jahren bewilligt worden sind, die Auflösung der Reserven und die Sparmassnahmen erlaubten es, die Lage der Schweizerischen Verkehrszentrale ein wenig zu verbessern.

Ohne zusätzliche Einnahmen ab 1983 wird aber die Schweizerische Verkehrszentrale den Werbeauftrag, der ihr vom Bund übertragen worden ist, nicht mehr erfüllen können. Sie wird gezwungen sein, Auslandagenturen zu schliessen und Personal zu entlassen. Wir müssen heute schon feststellen, dass trotz der Erhöhung, die wir heute beschliessen müssen, ein Fehlbetrag übrig bleiben wird. Dieser wird weiterhin entstehen durch die 10prozentige Kürzung des Bundesbeitrages. Sie wissen, dass diese Kürzung linear weitergeführt werden soll.

In der Kommission lag daher ein Antrag vor, der Schweizerischen Verkehrszentrale einen zusätzlichen Beitrag zuzusprechen, der vor allem für den baulichen Unterhalt der

Agenturen zu verwenden wäre. Dieser Unterhalt ist heute zu 100 Prozent nicht gesichert. Die Kommission nahm diesen Antrag aber mit Rücksicht auf die Bundesfinanzen nicht an. Sie vertrat hingegen die Auffassung, dass die Beiträge an die Schweizerische Verkehrszentrale nicht der linearen Kürzung unterstellt werden sollten und dass diese Beiträge als Härtefälle aus den Kürzungen herausgenommen werden sollten. Wird dies nicht geschehen, wird die Verkehrszentrale gezwungen sein, trotz diesen Anpassungen beträchtliche Leistungsverminderungen vorzunehmen.

Bei der Vorlage, das muss zum Schluss noch gesagt werden, handelt es sich um eine Übergangslösung, um eine kurzfristige Lösung. Mittelfristig ist eine Totalrevision des Bundesbeschlusses über die Schweizerische Verkehrszentrale vorgesehen. Die direkt Interessierten sollen dann vermehrt zur Mitfinanzierung beigezogen werden; zudem soll auch der Auftrag der Schweizerischen Verkehrszentrale umfassend geprüft werden.

Kurzfristig sind wir aber gezwungen, diese Erhöhung vorzunehmen; wir sind uns bewusst, dass der Tourismus auf diese Werbung angewiesen ist. Werbung gehört heute zum Produkt wie der elektrische Strom zur Glühbirne. Ich muss Ihnen beantragen, dieser Erhöhung zuzustimmen.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich danke Ständerat Guntern für die gute Orientierung und Ihnen, dass Sie offenbar überzeugt Zustimmung bekunden.

Nur zwei Bemerkungen: Die 21 Millionen Franken, die vorgeschlagen werden, sind im Finanzplan für die nächsten Jahre vorgesehen. Wir überschreiten also damit den Finanzplan nicht.

Zu den Überlegungen, die Ständerat Guntern zum Problem der linearen Beitragskürzungen vorgetragen hat: Es werden natürlich alle im Finanzplan vorgesehenen Beitragsleistungen der linearen Kürzung unterstellt. Das ist ja der Sinn der Übung. Wir wissen jetzt noch nicht, ob die Verlängerung um zwei Jahre kommt. Für den Fall, dass die Verlängerung kommt, wie der Bundesrat das beantragt, müssen wir natürlich in bezug auf die Frage, was Härteausnahmeregelungen unterstellt werden kann, frei bleiben. Ich könnte mich also für den Bundesrat – bei allem Verständnis für das Anliegen der Kommission – heute nicht verpflichten, hier eine Unterstellung unter die Härtefälle vorzunehmen. Im übrigen unterstütze ich Herrn Ständerat Guntern: Wir haben nur die Möglichkeit, hier einen Teuerungsausgleich vorzunehmen – wobei eben zwei Drittel der Kosten der SVZ im Ausland anfallen und dort höheren Kostensteigerungen ausgesetzt sind. Wenn wir diese Anpassungen nicht vornehmen würden, dann würden wir den gesetzlichen Auftrag vernachlässigen, den die SVZ zu erfüllen hat.

Ich bin Ihnen für Eintreten und Zustimmung dankbar.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

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

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Ziff. I und II**

**Titre et préambule, ch. I et II**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusssentwurfes

31 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

*Schluss der Sitzung um 11.05 Uhr*

*La séance est levée à 11 h 05*

## **Schweizerische Verkehrszentrale. Beitrag**

### **Office national suisse du tourisme. Contribution**

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	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.013
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	272-273
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 689

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.