

Polstern gemacht wurden oder gar solche, die die Leute erschrecken. Die Beauftragten – das sind Fachstellen, Experten, Ingenieurbüros, Wirtschaftsplaner – haben ganz sicher kein Interesse, die Leute abzuschrecken. Für mich ist auch kein Perfektionismus erkennbar. Ich habe mit diesen Gremien durch alle Monate und Jahre der Bearbeitung sehr engen Kontakt gehabt. Allerdings durften wir auch nicht spekulativ minimalisieren, um die politische Ausgangslage möglichst günstig zu beeinflussen. Es gab für die Experten-gruppe ein Pflichtenheft, das ich am Anfang ganz klar festlegte. Es müssen realistische Zahlen sein. Beim Vereinatunnel sind wir übrigens auch so vorgegangen: Keine Polster, aber auch keine Ueberraschungen aus geologischen oder anderen Gründen, die nicht zu verantworten wären.

Ein Problem, Ständerat Cavelti, muss man sehen: Um dem Parlament und allenfalls dem Souverän den Entscheid zu ermöglichen, müssen wir die Zufahrtsstrecken (soweit zusätzliche Investitionen nötig sind) auch miteinbeziehen. Alles andere wäre nicht ehrlich. Der Hauptbrocken ist natürlich der Tunnel. Es geht immer um eine Tunnellänge von 40 bis 50 km, je nach Variante. Aber bei den Zufahrtsstrecken, gerade bei der Ypsilon-Variante, haben wir beim Ast von Chur her auch Tunnel- und viele Kunstbauten, dies übrigens auch bei anderen Varianten. Das musste miteinbezogen werden. Aber auch das wurde nach einheitlichen Gesichtspunkten gemacht, damit es wirklich für alle vier Varianten vergleichbar ist.

Eine letzte Bemerkung: Da muss ich Sie vollends enttäuschen. Bisher bin ich nie davon ausgegangen, dass wir Ihnen ein Multipack bringen, weder als Auswahl noch im Sinne des Prinzips: Wer vieles bringt, bringt jedem etwas. Der Bundesrat ist davon ausgegangen, dass wir – das haben wir im Bericht 1983 zur Transversalenfrage geschrieben – Ihnen, wenn die Abklärungen erfolgt seien, einen Baubeschluss für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale brächten. Wir haben vier Varianten, die zur Diskussion stehen. Ich bin aber nicht der Meinung, dass der Bundesrat wohl-tätig, wenn er Ihnen ein Multipack präsentieren würde; vielleicht wäre dies aus politischen Gründen – als Gleichgewichtsübung – denkbar, aber in der Sache wäre es falsch. Bis zum Beginn des nächsten Jahrhunderts, also bis zu dem Zeitpunkt, zu dem ich als ungefähr achtzigjähriger Mann die Eröffnungsfahrt durch den neuen Eisenbahnpentunnel hoffe mitmachen zu dürfen, rechnen wir mit einer Zunahme des Nord-Süd-Güterverkehrs um etwa 40 Millionen Güter-tonnen. Das wird mit zwei neuen Eisenbahnpentransversalen bewältigt. Diese sind auf etwa 25 bis 26 Millionen Tonnen Kapazität angelegt. Auch am Brenner wird mittelfristig eine neue Basislinie gebaut werden. Eine solche Linie ist in Bearbeitung. Auch aus Gründen der Verteilung von Nutzen und Lasten bei diesen beiden europäischen Alpentransit-ländern Oesterreich und Schweiz scheint es mir eine gute Lösung zu sein, wenn wir eine neue Eisenbahnpentransversale in dieser Grössenordnung übernehmen und Oesterreich die andere überlassen.

Denken wir daran: Der Bundesrat hat sich, seitdem ich im Amt bin, immer vorbehaltlos auf den Standpunkt gestellt, dass wir nach dem Territorialprinzip handeln wollen. Das heisst, dass wir die Finanzierung der Teile einer neuen Eisenbahnpentransversale, die auf unserem Territorium liegen – gewisse Zufahrtsstrecken liegen im Ausland –, selbst übernehmen wollen, ohne Investitionsbeihilfen von andern Ländern oder der Europäischen Gemeinschaft. Wir wollen zwar durchaus abgestimmt mit Europa handeln, aber in dieser sehr wichtigen Frage unsere Souveränität wahren und nicht einschränken lassen.

Der Bundesrat wird Ihnen wohl in einem Jahr eine Botschaft, einen Baubeschluss, für eine neue Eisenbahnpentransversale vorlegen, und zwar zu einer dieser vier Varianten.

Ob sich dann in einer fernen Zukunft einmal, wenn allenfalls auch der Brenner ausgebaut und ausgelastet ist, weitere Fragen stellen, können wir jetzt nicht beurteilen. Wenn Sie das genehmigen, was Ihnen der Bundesrat mit sorgfältigen Entscheidungsgrundlagen unterbreiten wird, genehmigen

Sie das, was für die absehbare Zukunft notwendig ist – das ist, im Rahmen des Gesamtkonzepts des Bundesrats, eine neue Eisenbahn-Alpentransversale. Dann erst – da sind wir uns wieder einig, Herr Cavelti, Herr Jelmini und ich – wird auch die Frage des kombinierten Verkehrs in allen Formen endgültig und grosszügig lösbar sein.

Cavelti: Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf für seine Ausführungen und erkläre mich von der Antwort als sehr befriedigt.

87.926

Postulat Hefti
Bahnprojekt Gotthard-Ost
Projet de ligne ferroviaire.
Gotthard-Est

Wortlaut des Postulates vom 9. Oktober 1987

Die Vorstösse von Herrn Ständerat Cavelti haben gezeigt, dass die Ostschweiz auch ohne Splügenbahn in die Planung für eine neue Alpentransversale einbezogen werden kann. Doch wäre es nicht richtig, den Kanton Glarus hievon auszuschliessen. Deshalb ist zur Entlastung und besseren Sicherheit der bestehenden Gotthardlinie als Variante zu dem von Herrn Ständerat Cavelti vorgeschlagenen Ypsilon auch der Bau einer Linie Arth-Goldau–Muotathal–Ortstocktunnel–Linthal–Töditunnel–Trun–Greinatunnel–Biasca zu prüfen. Diese Linie, kurz Gotthard-Ost genannt, würde an die Stelle eines Gotthard-Basistunnels, eines neuen Axentunnels und des jetzt für Trun vorgeschlagenen Verbindungstunnels treten. Für die Strecke ab Linthal über Trun nach Biasca kann man auf das vorhandene Projekt einer Tödi-Greina-Bahn zurückgreifen.

Der Bundesrat wird daher gebeten, die vorgehend beschriebene Linie Gotthard-Ost in die Prüfung einer neuen Alpentransversale einzubeziehen und in gleicher Weise bearbeiten zu lassen, wie dies bei den andern vorgeschlagenen Projekten geschieht.

Texte du postulat du 9 octobre 1987

Les interventions de M. Cavelti ont montré qu'il est possible d'inclure la Suisse orientale dans la planification concernant une nouvelle ligne transalpine, même si on renonce au projet du Splügen. Mais il ne serait pas juste d'exclure le canton de Glaris en l'occurrence. C'est la raison pour laquelle il importe, afin de décharger et de mieux assurer la sécurité de la ligne existante du Saint-Gothard, d'examiner, outre le tracé en Y proposé par M. Cavelti, la possibilité de construire une ligne Arth-Goldau–Muotathal–tunnel de l'Ortstock–Linthal–tunnel du Tödi–Trun–tunnel de la Greina–Biasca.

Cette ligne, que je nomme pour plus de facilité «ligne du Saint-Gothard-Est», rendrait inutile le percement d'un tunnel de base du Saint-Gothard, d'un nouveau tunnel de l'Axenstrasse et de celui qui est proposé pour assurer la liaison avec Trun. Pour le tracé à partir de Linthal par Trun jusqu'à Biasca on peut reprendre le projet d'une ligne Tödi-Greina.

Le Conseil fédéral est en conséquence prié d'inclure ce projet de ligne du Saint-Gothard-Est dans l'examen d'une nouvelle ligne transalpine et de la faire étudier au même titre que les autres propositions.

Hefti: Wir haben nun viel von der Nord-Süd-Transversale, der Bahntransversale von europäischer Bedeutung durch die Schweiz, gesprochen. Die heutige Verbindung, der Gotthard, ist eng verknüpft mit Alfred Escher, dem Zürcher Regierungspräsidenten, der sich zeit lebenslang stets in Bahnfra-

gen engagiert hat und daneben auch der Gründer der Schweizerischen Kreditanstalt war, denn die Bahnen wurden damals weitgehend privat finanziert.

Als Alfred Escher an die Idee der Nord-Süd-Transversale heranging, leuchtete ihm in erster Linie eine Tödi-Greina-Bahn ein. Er trat mit den betreffenden Kantonen in Kontakt. Alle stimmten zu, mit Ausnahme Graubündens. Denn in Graubünden ergaben sich Differenzen, ob man nicht der Greina den Splügen vorziehen sollte. Diese Differenzen zogen sich hin, so dass Alfred Escher an Basel und Luzern gelangte und mit ihnen den Gotthard geschaffen hat.

Heute wissen wir, schon aus europäischer Sicht, dass wir die Nord-Süd-Verbindung durch unser Land zu erweitern haben. Ein Beitrag wurde schon früher geschaffen und wird allenfalls auch noch verbessert, der Lötschberg und der Simplon. Aber diese allein genügen noch nicht. Es sind in der Diskussion schon vorher neue Transversalen aufgezählt worden: Gotthard-Basis, Splügen; Tödi-Greina wird inzwischen ausser Spiel gekommen sein, denn die Verhältnisse haben sich, namentlich bei den Zufahrten, in einer Art und Weise verändert, dass das Projekt unmöglich wird. Daneben bleibt – ich möchte sagen gewissermassen als Ergänzung bei allen Projekten – eine Zufahrt von Chur her, die irgendwo im Tavetsch, auch durch einen Tunnel, den Anschluss an das Nord-Süd-Tunnel sucht, das Y.

Die Sache ist dieses Jahr nochmals akuter geworden durch die Unwetterkatastrophen, welche die Verletzlichkeit der Gotthard-Linie gezeigt haben, und zwar nicht nur nach Erstfeld, sondern auch in der Ebene zwischen Urnersee und Erstfeld.

Wenn wir nun die einzelnen Möglichkeiten betrachten, so sieht die Gotthard-Basis auf dem Reissbrett, auf der Karte, sicher elegant und gewinnend aus. Aber wir müssen uns bewusst sein, dass wir alles auf einen Strang konzentrieren und dass, wenn dieser verletzt ist, der gesamte Verkehr vorübergehend oder vielleicht auch länger unterbunden ist. Des weitern hat der Gotthard-Basistunnel den Nachteil, dass die heutige Gotthard-Linie praktisch entwertet wird. Es kommt hinzu, dass der Gotthard-Basistunnel natürlich auch einen neuen Axentunnel verlangt. Beides, Gotthard und Axen, muss man immer im Zusammenhang sehen.

Was den Splügen betrifft, so gibt es aus Umweltschutzgründen auch in Graubünden selbst ziemlich Opposition dagegen. Das Projekt hat den Nachteil, dass ein grosser Teil der Strecke auf ausländischem Boden liegt. Damit entgehen uns natürlich Einnahmen, aber es ist nicht nur das. Es würde bei allem Respekt vor dem Territorialprinzip, das Herr Bundesrat Schlumpf eben verkündet hat, wohl bei uns, aber nur beschränkt gegenüber Italien spielen. Das haben wir auch schon beim Simplon erfahren. Hier werden sich zusätzliche finanzielle Probleme ergeben, und dazu kommen die grossen baulichen Schwierigkeiten längs des Comersees.

Es gibt aber noch eine weitere Variante; sie liegt zwischen Gotthard und Splügen. Ich möchte sie «Gotthard-Ost» nennen. Sie kann bei Arth-Goldau abzweigen, geht am Anfang des Muotatales mit einem Tunnel unter den Ortstock hindurch nach Linthal, und von dort würde sie in den Verlauf des alten Tödi-Greina-Projekts, das in dieser Hinsicht nicht überholt ist, einmünden. Diese Variante hat den Vorteil, dass sie nicht zu weit entfernt von der Gotthardlinie liegt, aber immerhin einen vollkommen getrennten Strang in einer anderen Geländetasche darstellt, so dass bei Unterbrüchen auf dem einen Strang immer noch der andere zur Verfügung steht, also entweder die bestehende Gotthardlinie oder diese Linie Arth-Goldau-Linthal-Trun-Bleniotal-Biasca. Was den Aufwand betrifft, so dürfte er nicht viel grösser sein, wenn man sich bewusst macht, dass man den Gotthard-Basistunnel nicht ohne den neuen Axen erstellen kann. Was die Belastung der Umwelt betrifft, so wäre sie bei Gotthard-Ost gering, im Gegensatz zu Splügen und vielleicht zum Teil auch zu Gotthard-Basis.

Aus diesen Ueberlegungen scheint mir wichtig, dass in die Abklärungen auch die Variante Gotthard-Ost einbezogen wird. Ja, ich möchte sagen, sie dürfte letzten Endes die einzige sein – immer abgesehen vom Ypsilon, das bei allen

Varianten zum Zuge kommen kann –, die wirklich in die Schlussevaluation mit Gotthardbasis gelangen könnte. Wie diese Evaluation ausfallen wird, dürfte heute noch offen sein.

Aus diesen Ueberlegungen bitte ich Sie, meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Es ist richtig; es gab in Graubünden im Laufe der Geschichte allerhand Bündner Wirren, auch diese ob Splügen oder Tödi-Greina. Die Meinungsverschiedenheit, die bis in die sechziger Jahre dieses Jahrhunderts nachwirkte, trug damals dazu bei, dass die Gotthardvariante gewählt wurde. Es war schon eine gewisse Tragik, dass der erste Bündner Bundesrat dann die Gotthardbahn eröffnete. Das war Bundesrat Bavier. Inzwischen ist ja Ständerat Cavelti aufgetreten und hat sein Ypsilon gleichsam als Friedenstaube in die Diskussion eingebracht. Der Bundesrat legt Wert darauf, gelegentlich einmal zu unterstreichen, dass auch er gute Ideen hat. Aber er steht nie an zu erklären, dass er auch gute Ideen von Parlamentariern übernommen hat. Diese Ypsilon-Idee hat Ständerat Cavelti eingebracht; wir nahmen sie auf, und sie wurde in die ganze Bearbeitung einbezogen. Wir haben deswegen heute – im Unterschied zu dem, was noch vor zehn Jahren Diskussionsstoff war – nicht mehr die Gegenüberstellung Gotthardbasis oder Splügen, sondern wir haben die Ypsilon-Variante auf gleicher Stufe; es wurde auch die Lötschberg-Simplon-Variante miteinbezogen: alle vier auf gleicher Stufe mit der gleichen Bearbeitungsdichte, mit völlig vergleichbaren Grundlagen.

Die Variante, die Ständerat Hefti jetzt einbringen möchte, selbst wenn sie letzten Endes realisiert würde, hat erkennbare Nachteile. Einmal ist es gegenüber dem «Urfaust» Gotthardbasis natürlich eine Umwegstrecke von gut 20 Kilometern – wenn man Arth-Goldau-Biasca rechnet. Was verkehrstechnisch schwieriger zu bewältigen wäre, ist, dass wir ein Gefälle auf der Nordseite, aber vor allem auf der Südseite haben. Von Truns im Kanton Graubünden mit 850 Meter über dem Meer müssten wir also hinabbremsen bis auf etwa 300 Meter in Biasca, also etwa 550 Höhenmeter, oder umgekehrt müssten wir diese hinaufstossen. Auf der Nordseite ist die Differenz weniger gross, aber immerhin auch etwa 400 Höhenmeter.

Natürlich würde mit dieser Variante Arth-Goldau-Muotathal-Linthal-Trun (Töditunnel), Trun-Biasca (Greinatunnel) der Kanton Glarus – das wäre positiv – miteinbezogen in das Einzugsgebiet, aber ausgegrenzt würde die übrige Ostschweiz, insbesondere die Kantone St. Gallen, Appenzell, Thurgau und der nordöstliche Teil des Kantons Graubünden, der nicht gleichwertig eingebunden wäre wie mit einer Splügen- oder Ypsilon-Variante. Wenn man regionalpolitisch eine optimale Zielvorstellung – das ist einer, aber nicht der einzige wichtige Gesichtspunkt – verfolgen will, glaube ich, dass die Tödi-Greina-Variante schlechter abschliesst als die Ypsilon- oder Splügenvariante. Sie würde auch verkehrstechnisch betrachtet gegenüber dem Gotthardbasistunnel ganz markante Nachteile aufweisen.

Der Bundesrat und ich persönlich möchten Sie darum bitten, die Variantenwahl nicht noch zu erweitern und in der heutigen Phase, in der wir vor dem Abschluss der Bearbeitung der Entscheidungsgrundlagen stehen, noch eine fünfte Variante miteinzubeziehen. Ich rufe Ihnen in Erinnerung, dass wir während zwei Jahrzehnten jetzt in diesem Lande – auch in Graubünden übrigens – diskutiert, projektiert und seit einigen Jahren auch sehr sorgfältig diese Entscheidungsgrundlagen à jour gebracht haben. Wir sind jetzt soweit, dass nächstes Jahr noch die Abschlussarbeiten erfolgen, Vernehmlassungsverfahren, Botschaft, und Sie sich dann mit der konkreten Frage befassen werden, ob Sie diese neue Eisenbahnalpentransversale, die der Bundesrat Ihnen vorschlägt, wollen, ob Sie sie nicht wollen oder ob Sie eine andere wollen. Es wäre keine gute Politik, wenn wir so spät noch den Bundesrat verpflichten wollten, eine fünfte Variante einzubeziehen; diese müsste dann ehrlicherweise gleichwertig aufgearbeitet werden. Der Zeitbedarf dafür wäre zwar nicht ganz so gross wie der bisherige Zeitauf-

wand für alle vier Varianten. Aber er wäre nicht wesentlich kleiner, weil sich diese Arbeiten nicht auf mehrere Beauftragte unterteilen lassen. Es müsste praktisch ein Parallellauf der Bearbeitung nach allen Gesichtspunkten erfolgen, der jetzt bereits während Jahren durchgeführt wurde, wobei die Zufahrtsstrecken bis Arth-Goldau und ab Biasca südwärts natürlich nicht mehr zu prüfen wären. Aber das Herzstück zwischen Arth-Goldau, Linthtal und Biasca müsste neu aufgearbeitet werden.

Ich möchte Sie bitten, das Postulat abzulehnen. Das ist die einzige, ehrliche Stellungnahme, sonst werden Erwartungen geweckt, die wir nicht erfüllen können, wenn wir vorwärts machen wollen. Und wir müssen vorwärts machen. Ich habe Ihnen bereits bei den Interpellationen Masoni und Cavelly die europäische Grosswetterlage erklärt. Wir sollten die Arbeiten jetzt, wo wir programmgemäss so gut vorangekommen sind – das möchte ich allen Experten hoch anrechnen –, nicht unterbrechen, um noch Ergänzungen vorzunehmen. Ich muss Sie deshalb bitten, das Postulat von Herrn Ständerat Hefti abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat beantragt Ablehnung des Postulates. Will der Postulant das Wort ergreifen, um zu erklären, ob er das Postulat aufrechterhält?

Hefti: Die Linie Gotthard-Ost schliesst das Ypsilon nicht aus. Ich erachte das Ypsilon überhaupt nicht in dem Sinne als selbständige Variante, sondern sehe, dass sich das Ypsilon mit den andern Varianten verbinden lässt; damit fällt natürlich auch die jetzt vom Bundesrat beanstandete, schlechtere Verkehrserschliessung von Graubünden, Appenzell und St. Gallen dahin; sie hängt einzig vom Ypsilon ab. Ich sehe immerhin, dass man sich doch etwas mit der Sache befasst hat, so dass sie nicht so abwegig sein kann. Ich würde es sehr bedauern, wenn sie nicht auf den gleichen Stand aufgearbeitet wird wie die andern Varianten; denn so, wie die Dinge heute liegen, wird meines Erachtens die Ausarbeitung des Splügens nur dazu führen, um desto sicherer auf Gotthard-Basis zu kommen, währenddem diese andere Variante, die ich Ihnen vorschlug – Gotthard-Ost – effektiv mit Gotthard-Basis in Konkurrenz treten könnte. Heute möchte man offenbar von Gotthard-Basis jede Bedrohung abhalten, auch wenn es sachlich noch so gerechtfertigt wäre.

Nun bin ich mir bewusst, dass ein Postulat, wenn es vom Bundesrat abgelehnt wird, im Rat wenig Aussichten hat, angenommen zu werden, zumindest, wenn es nicht aus dem Rat unterstützt wird. Wenn ich darum das Postulat aufgrund der Haltung des Bundesrates zurückziehe, glaube ich doch, dass die Idee im Raume bleibt und im Hinblick auf die Vorteile, die diese Linie gegenüber den andern bieten könnte, auch später wieder zur Diskussion kommen wird.

Präsident: Der Postulant zieht das Postulat zurück. Wir haben Herrn Bundesrat Schlumpf zum letzten Mal hier unter uns zu einer öffentlichen Stellungnahme, und wir wollen das gebührend würdigen.

*Verabschiedung von Herrn Bundesrat Schlumpf
Adieux à M. Schlumpf, conseiller fédéral*

Il presidente: I meriti e le doti del consigliere federale Schlumpf, come capace e operoso membro del Governo e Presidente della Confederazione, come esperto parlamentare federale, come sagace incaricato del controllo dei prezzi – capace di contemperare gli opposti interessi in gioco –, come efficace membro del Parlamento e dell'Esecutivo del Cantone dei Grigioni, sono stati debitamente riconosciuti e messi in luce dal Presidente dell'Assemblea federale collega Reichling.

In questo nostro Consiglio, nel prendere congedo dal Consigliere federale Schlumpf, per l'ultima volta nell'esercizio delle sue funzioni, vogliamo in cerchia più ristretta, in atmosfera più intima, ricordare il collega che fu tra noi come Consigliere agli Stati per cinque anni, dopo altri otto – quasi nove – trascorsi nel Consiglio nazionale.

Ho avuto la fortuna di affiancarmi a Leon Schlumpf in entrambi i Consigli, quasi negli stessi periodi. Aveva già mostrato allora le qualità che lo portarono, il 5 dicembre 1979, al Governo federale e che da allora presiedettero alla sua notevole attività governativa.

Posto immediatamente a capo del Dipartimento del traffico e dell'energia, nel quale sono concentrati alcuni tra i problemi fondamentali della nostra epoca – traffico, trasporti pubblici, trasversali alpine, energia, massmedia – Leon Schlumpf li ha affrontati con illuminate visioni d'insieme, con profonda conoscenza della materia, con grande esperienza politica, con un senso marcato del progresso e insieme della stabilità e dell'equilibrio.

La sua carriera, caratterizzata dalla costanza e dalla capacità di superare con fermezza e volontà le traversie e i momenti difficili, si conclude sotto il segno del riconoscimento popolare del progetto «Ferrovia 2000».

Con questo splendido auspicio auguriamo al Consigliere federale Leon Schlumpf e alla sua famiglia lunghi anni di serena operosità, o in altre parole di quella quiete attiva che solo si addice al suo carattere e alle sue abitudini di instancabile lavoratore. Grazie.

87.053

Alkoholverwaltung. Geschäftsbericht und Rechnung 1986/1987 Régie des alcools. Gestion et compte 1986/1987

Bericht und Beschlussentwurf vom 9. September 1987
Rapport et projet d'arrêté du 9 septembre 1987

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

Beschluss des Nationalrates vom 3. Dezember 1987
Décision du Conseil national du 3 décembre 1987

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates*

*Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national*

Präsident: Wir begrüßen den Herrn Bundespräsidenten und gratulieren ihm nochmals zu seiner glänzenden Wahl zum Bundespräsidenten der Eidgenossenschaft!

Reichmuth, Berichterstatter: Die Rechnung der Eidgenössischen Alkoholverwaltung schliesst mit einem Reinertrag von 256,8 Millionen Franken ab. Das Ergebnis liegt um 4 Millionen Franken höher als 1985/86, aber um 5,6 Millionen Franken unter dem budgetierten Betrag. Der Betriebsaufwand ist mit 144,4 Millionen Franken 8,1 Millionen Franken tiefer als 1985/86. Vor allem die brennlose Kartoffelverwertung kostete bedeutend weniger. Demgegenüber waren die Aufwendungen für die brennlose Obstverwertung als Folge zweier Grossernten beträchtlich höher, mussten doch dafür 7,3 Millionen Franken ausgegeben werden.

Der Betriebsertrag beläuft sich auf 401,2 Millionen Franken gegenüber 420,8 Millionen Franken im Budget.

Der Bedarf an Kernobstbranntwein ging auch in diesem Jahr zurück, so dass der Ertrag aus dem Verkauf gebrannter Wasser weiter sank. Dies traf ebenfalls für die Monopolgebühren zu.

Der Erlös aus den Steuern auf inländischem Branntwein hingegen stieg um 7,4 Millionen Franken an.

Vom Reinertrag der Alkoholverwaltung erhält der Bund gemäss Bundesverfassung 229,3 Millionen Franken zugun-

Postulat Hefti Bahnprojekt Gotthard-Ost

Postulat Hefti Projet de ligne ferroviaire. Gothard-Est

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
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	87.926
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1987 - 17:00
Date	
Data	
Seite	658-660
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 099

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.