

tes, sondern der wirkliche Wille der Beteiligten das Entscheidende sei. Das nimmt der Delegierte für sich in Anspruch, und in diesem Punkt liegt die Hauptdifferenz. Dabei sei noch einmal zugestanden: Die Formulierung war unglücklich, und wir werden die entsprechenden Lehren daraus ziehen.

Bleibt noch die Divergenz zwischen Ihrer Kommission und dem Bundesrat in bezug auf die Internierung von Herrn Maza. Ihre Kommission macht vor allem geltend, die erste Internierung sei ohne Rechtsgrundlage erfolgt. Maza war damals bereits einige Monate zuvor aus der Schweiz weggeewiesen worden und anschliessend trotz Einreisesperre wieder illegal eingereist. Nachdem befürchtet werden musste, dass er sich einer Ausschaffung erneut entziehen würde, hat der Delegierte diese Internierung auf Grundlage von Artikel 14 Absatz 2 des Anag verfügt, dessen Praxis dem Parlament mit Bundesratsbeschluss vom 17. September 1985 zur Kenntnis gebracht worden war. Diese Praxis hat bekanntlich auch das Bundesgericht in seinem Entscheid 110.Ib.1 geschützt.

Bei der zweiten Internierung sind wir uns ja einig, dass damals aufgrund der Aenderungen des Anag eine Rechtsgrundlage gegeben war.

Das Departement hat aus diesen Vorgängen im Zusammenhang mit dem Fall Maza seinerseits die Lehre gezogen. Es war – unter dem Gesichtspunkt des rechtlichen Gehörs – nach der heute geltenden bundesgerichtlichen Rechtsprechung ein Fehler, dass man bei der ersten Internierung nicht auf das Sicherheitsrisiko von Herrn Maza hingewiesen hat. Dieser Mangel ist jedoch durch die zweite Internierungsverfügung, die vom Bundesgericht dann geschützt worden ist, eindeutig behoben worden. Insofern möchte ich jene Behauptungen klar zurückweisen, die sagen – Frau Fetz hat das gesagt, Herr Ziegler hat es gesagt –, das Verfahren im Zusammenhang mit Herrn Maza spotte allen rechtsstaatlichen Grundsätzen. Das Bundesgericht hat dieses Verfahren geschützt. Der einzige Punkt, der nicht zu genügen vermochte, war der, dass der Delegierte und das Departement aus Gründen des Quellenschutzes nicht schon bei der ersten Internierung auf dieses Sicherheitsrisiko von Herrn Maza hingewiesen hatten. Das werden wir künftig tun, wobei wir nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung auch künftig nicht die einzelnen Sachverhalte benennen müssen, aber immerhin den Tatbestand des Sicherheitsrisikos.

Zum Schluss: Ich möchte hier nicht wiederholen, was ich im Ständerat zur Asylpolitik ausgeführt habe. Es ist uns aber allen klar, dass wir angesichts der starken Zunahme von Asylgesuchen auch in diesem Jahre – wir werden mit 20 000 bis 50 000 Asylgesuchen konfrontiert sein – vor grossen, ja sehr grossen Vollzugsproblemen stehen. Ich möchte daher auch Sie auffordern, jeden an seinem Platz, seinen Beitrag zu einem asylopolitischen Konsens in unserm Lande zu leisten. Diesbezüglich tut es mir leid, Herr Nationalrat Rechsteiner: Ich muss Ihre Unterstellungen klar zurückweisen, wenn Sie mir vorwerfen, ich hätte einerseits zu einem asylopolitischen Konsens aufgerufen, andererseits bereits wieder von militärischen Aufgeböten gesprochen, und ich würde auch bereits wieder den Abbau rechtsstaatlicher Garantien in Kauf nehmen.

Der Sachverhalt ist doch ganz klar: Ich habe im Ständerat gesagt, warum der Bundesrat der Ueberzeugung ist, dass die Voraussetzungen von Artikel 9 Asylgesetz noch nicht gegeben sind: Weil dort nämlich – und da habe ich die Botschaft des Bundesrates zur zweiten Asylgesetzrevision zitiert – ganz klar gesagt wird, dass Artikel 9 Asylgesetz erst angerufen werden kann, wenn Bund und Kantone vor unlösbaren Betreuungs- und Vollzugsproblemen stehen. In dieser Botschaft wird auch gesagt, mit Artikel 9 Asylgesetz habe man dem Bundesrat Aktionsmöglichkeiten geben wollen in einem Zeitpunkt, wo es noch nicht nötig sei, Militär aufzubieten. Das habe ich zitiert. Nun ist es doch wirklich eine billige Unterstellung, wenn man mir hier vorwirft – obwohl ich diese Zitate gebraucht habe, um zu beweisen, dass heute noch kein Notrecht nötig ist –, ich würde bereits wieder von militärischen Aufgeböten sprechen. Zum zweiten Vorwurf, ich würde hier bereits den Abbau rechtsstaatlicher Garantien in Kauf nehmen: Meine Damen und Herren, alle meine Gespräche, sowohl diejenigen mit dem Unhochkommissar für Flüchtlinge als auch die mit allen zustän-

digen Ministern in den westeuropäischen Asylländern, haben eines ergeben: Wir müssen das Asylverfahren unbedingt beschleunigen. Wir haben heute immer noch eine durchschnittliche Dauer des Asylverfahrens von rund zwei Jahren. Ich habe mir das Ziel gesetzt, wir sollten mindestens auf drei bis vier Monate herunterkommen. In der Bundesrepublik Deutschland strebt man bereits ein Asylverfahren von einer Dauer von wenigen Wochen und in Oesterreich von sechs Wochen an. Da ist es doch wirklich auch etwas billig, dass Sie – wenn man das einzig Mögliche in dieser schwierigen Situation vorschlägt, nämlich eine ganz entscheidende Beschleunigung des Asylverfahrens – gleich vorweg, ohne dass Sie überhaupt konkrete Vorschläge kennen, von einem Abbau rechtsstaatlicher Garantien sprechen. So kommen wir nicht weiter! Wenn wir nicht bald vor unlösbaren Asylproblemen stehen wollen, die dann wirklich die Anrufung von Artikel 9 Asylgesetz nötig machen würden, dann brauchte es eben wirklich die Zusammenarbeit aller Gutgesinnten, und dazu rufe ich Sie auf. *(Beifall)*

**Präsident:** Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen, vom Bericht über die Aufsichtseingaben Maza und Musesy Kenntnis zu nehmen. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

*Zustimmung – Adhésion*

89.021

### **Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1988**

#### **Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1988**

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 840 hiervor – Voir page 840 ci-devant

### **Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Département des transports, des communications et de l'énergie**

#### *Antrag Leuenberger-Solothurn*

Aufrechterhaltung des folgenden Vorstosses, dessen Beschreibung im Rahmen des Geschäftsberichtes beantragt wird:

Postulat 86.163 Verbilligte Bahnabonnemente für Studenten

#### *Proposition Leuenberger-Soleure*

Maintenir le postulat ci-après dont le classement est proposé dans le cadre du rapport de gestion:

Postulat 86.163 Abonnements ferroviaires a prix réduit pour étudiants

**M. Couchepin**, rapporteur de la section DFTCE: La section de la Commission de gestion chargée d'examiner la gestion du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a porté son attention sur trois domaines en particulier: tout d'abord, les problèmes posés par l'échec de l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports; ensuite sur le problème posé par la sécurité des barrages et, troisièmement, nous avons procédé à une inspection auprès de l'Office fédéral de l'air, essentiellement sur l'organisation de SWISSCONTROL.

Premièrement, conséquences de l'échec de l'article constitutionnel sur la politique coordonnée des transports. Il faut rappeler tout d'abord une simple évidence. La mort, en votation populaire, d'un article constitutionnel ne supprime naturellement pas les problèmes que cet article était censé résoudre. Aujourd'hui comme hier, notre pays doit faire face à un certain nombre de problèmes qui doivent être replacés dans un cadre plus général. Il s'agit de la nouvelle transversale, du corridor éventuel pour les camions de 40 tonnes, du problème de l'achèvement des routes nationales et du trafic d'agglomération.

Le Conseil fédéral, à la suite de l'échec de cet article constitutionnel, a fait face aux circonstances du mieux qu'il peut. Il ne revient pas à notre commission de juger de l'utilité de l'article lui-même, mais simplement d'examiner comment le Conseil fédéral a réagi à cette situation, comment il a cherché à trouver des solutions pour les problèmes qui restent posés.

Lors de la préparation de l'article, il avait été constitué un groupe de travail qui devait suivre tous ces problèmes. A la suite de l'échec, ce groupe spécialisé a été transféré au secrétariat du département où il constitue une sorte d'état-major, composé de onze personnes qui doivent tenter de prendre en compte l'ensemble des données du problème et tenir lieu de groupe de conseil permanent pour le Conseil fédéral et, plus spécialement, pour le chef du département.

D'autres problèmes, tels que le trafic d'agglomération, trouveront peut-être leur solution dans l'utilisation des textes légaux existants. Des propositions sont en discussion à ce sujet.

Notre conclusion est que le problème d'organisation posé par l'échec de l'article est résolu au mieux des circonstances et nous tenons à en féliciter le chef du département.

Deuxièmement, le problème de la sécurité des barrages. Depuis quelques années, notre commission a suivi avec intérêt les mesures prises pour faire face à l'évolution de l'état des routes nationales et, notamment, des nombreux ouvrages faits en béton. Ces derniers subissent en effet de très forts dommages, dus en particulier aux conditions climatiques et à l'usage du sel. La question se pose naturellement de savoir si des problèmes similaires affectent les barrages. Les conséquences d'une dégradation de la sécurité des barrages pourraient être évidemment dramatiques pour les populations concernées. Nous avons eu à ce sujet une longue discussion avec le responsable de l'office qui est d'accord avec nous pour penser qu'il faut renforcer les moyens intellectuels et en personnel, sans qu'il y ait soutien de notre part d'une demande complémentaire de personnel. Mais il faut porter l'accent quant aux personnes employées sur ce problème pour l'observation de l'état des barrages et aussi pour la proposition de solutions. Ce problème devrait être suivi régulièrement par la Commission de gestion au cours des prochaines années. C'est d'autant plus nécessaire, politiquement, que les populations concernées, celles de ma région en particulier, ne comprendraient pas, avec raison, que l'on voue une très grande attention à la sécurité nucléaire, alors que les risques d'accidents sont statistiquement fort heureusement très faibles, et que l'on ignore l'évolution de la sécurité des barrages dont les risques d'accidents sont statistiquement plus grands.

Troisièmement, l'inspection auprès de l'Office fédéral de l'aviation civile. Je me réfère au rapport écrit du 6 avril 1989 pour m'arrêter oralement et essentiellement à la partie consacrée à SWISSCONTROL. SWISSCONTROL est une société d'économie mixte, propriété à raison de deux tiers de la Confédération. Son capital, au demeurant, est faible, puisqu'il s'élève à 100 000 francs. Cette société est née sur les cendres de Radio Suisse SA qui assumait auparavant des tâches diverses dont la sécurité aérienne. Lorsqu'on a voulu simplifier l'organisation de Radio Suisse SA et privatiser en partie ce qui pouvait l'être, on a décidé, parmi six solutions à disposition du Conseil fédéral, de confier la sécurité aérienne à une société anonyme d'économie mixte, d'où la création de SWISSCONTROL, dont la moitié au moins des administrateurs sont désignés par la Confédération.

Quelles sont les raisons qui ont incité le Conseil fédéral à choisir cette forme juridique d'une société d'économie mixte parmi plusieurs autres solutions? On aurait pu en effet imaginer une

intégration totale de la sécurité aérienne dans l'administration ou, à l'autre extrémité du spectre, on aurait pu imaginer une société anonyme ordinaire.

Le problème peut être abordé sous plusieurs angles: sous l'angle juridique ou sous celui de l'organisation. On peut se poser un certain nombre de questions d'ordre juridique. L'organisation actuelle est-elle efficace, répond-elle aux exigences du droit constitutionnel? Notre sous-commission a entendu les responsables de l'Office fédéral de l'air et ceux de SWISSCONTROL. Nous avons sollicité l'avis du Conseil fédéral. Je précise d'emblée que le gouvernement ne partage pas nos conclusions, en particulier celles qui portent sur l'appréciation juridique.

Arrêtons-nous un instant sur l'organisation SWISSCONTROL telle qu'elle est issue de la création de cette société. L'effectif de la société est de 800 collaborateurs, ce qui n'est pas mince. Le chiffre d'affaires est de 100 millions de francs. Je vous rappelle que le capital-actions n'est que de 100 000 francs. Comment peut-on avoir un si petit capital face à un chiffre d'affaires de cette importance? Tout simplement parce que les risques financiers de la société sont quasiment nuls. Les installations appartiennent à la Confédération alors que les frais d'exploitation sont payés par la Confédération qui se rembourse en prélevant des taxes auprès des utilisateurs.

Comme je vous l'ai dit, dans le conseil d'administration, siègent des représentants de la Confédération. Et c'est là que le problème se corse. Ces représentants sont issus pour la plupart de l'office qui est, au sein de l'administration, chargé de contrôler SWISSCONTROL. Il y a aussi des représentants d'autres départements tels que celui des finances.

Dès lors, et c'est une des inquiétudes de votre commission, qui contrôle SWISSCONTROL puisque ceux qui sont censés contrôler cette société sont en réalité les administrateurs, membres du Conseil d'administration? D'autre part, du fait de la variété des départements représentés au Conseil d'administration, qui arbitre un conflit éventuel, des divergences éventuelles entre représentants de la Confédération? Nous avons obtenu à ce sujet des réponses, mais la procédure n'est pas très claire.

Un autre problème provoqué par ce choix de faire assumer la sécurité aérienne par une société indépendante de l'administration, c'est que cette dernière a perdu au cours des ans ses spécialistes dans le domaine. Or, il y a toute une série de questions qui doivent être résolues à l'échelle internationale par l'administration elle-même. Les huit cents employés de SWISSCONTROL ne sont pas des fonctionnaires. Dès lors, les négociations salariales doivent être menées directement entre les syndicats et l'administration de cette société. Nous pensons peut-être qu'une des raisons qui ont fait choisir au Conseil fédéral, cette solution, réside dans le problème de la fonctionnarisation des employés de Radio Suisse SA, devenus employés de SWISSCONTROL. Il est possible – voire probable – que le Conseil fédéral a hésité à l'idée d'intégrer les activités de sécurité aérienne dans l'administration, car cela aurait augmenté le nombre des fonctionnaires de huit cents et qu'il y aurait pu y avoir des réactions de la part du Parlement qui est très attentif au maintien de l'effectif de ces derniers.

Si l'organisation actuelle pose des problèmes que j'ai évoqués, il y a cependant un certain nombre d'avantages qui en découlent, en particulier une bonne intégration des usagers que sont les grandes compagnies aériennes; plus de souplesse, puisque c'est la forme juridique de la société anonyme qui a été choisie, plus souple par définition que l'intégration au sein de l'administration; et on a, sans doute, au sein de ce Conseil d'administration, une volonté plus ferme du fait de la présence des usagers qui, à la fin, paient les taxes, une volonté plus ferme d'assurer la rentabilité de la société. Donc si l'on s'arrête simplement au problème de l'organisation, les avantages nous paraissent évidents, tout comme un certain nombre de désavantages organisationnels que j'ai évoqués il y a un instant.

Plus grave nous paraît le problème juridique. Dans la philosophie classique de l'Etat libéral auquel nous sommes attachés, les tâches qui relèvent de la police doivent être assumées par l'Etat lui-même et plus ces tâches relèvent du noyau dur des

fonctions traditionnelles de l'Etat libéral – le maintien de l'ordre – plus ces tâches doivent être intimement liées à l'administration elle-même. Or, la sécurité aérienne est à coup sûr une tâche de police qui appartient au noyau dur des tâches étatiques. Constitutionnellement, nous sommes dès lors d'avis que la solution choisie par le Conseil fédéral d'une société d'économie mixte n'est guère soutenable, qu'elle doit être mise en cause. Le Conseil fédéral n'est pas de notre avis, il l'a dit dans un rapport qui est joint à celui de la Commission de gestion. L'argumentation du Conseil fédéral nous paraît – quant à nous – faible sur le plan du droit et sur le plan théorique. Elle se base essentiellement sur le fait que la solution choisie est de compromis qui a finalement été acceptée par l'Office fédéral de la justice qui, dans un premier temps, était opposé à cette solution. Cet argument ne nous paraît pas solide et l'avis du Conseil fédéral ne nous a pas ébranlés sur le plan de la doctrine.

Néanmoins, nous pensons que dans l'état actuel des choses, il n'est pas dans l'intérêt de la sécurité aérienne de provoquer un conflit avec le Conseil fédéral sur ce problème constitutionnel, ce d'autant plus que les organes de SWISSCONTROL sont en train de négocier un nouveau contrat collectif de travail et qu'une mise en cause du statut de la société risquerait de diminuer la crédibilité des négociateurs et aussi de mettre en cause les résultats qui seraient acquis dans cette négociation. Il y a aussi la constatation de notre part que, si sur le plan juridique la situation nous paraît fautive, sur le plan pratique elle apporte certains avantages que l'on ne peut pas abstraitement négliger.

Dès lors, nous proposons que ce problème soit revu à l'occasion de la révision de la loi fédérale sur l'aviation civile qui doit être présentée aux Chambres sous peu. Il reviendra au Conseil fédéral lui-même de le dire, mais je crois que par cette solution de compromis nous vous évitons un conflit inutile et nous devrions trouver à moyen terme une solution qui à la fois satisfasse au droit et aux exigences de l'efficacité.

**Leuenberger-Solothurn:** Ich beantrage Ihnen, das Postulat 86.163, verbilligte Bahnabonnemente für Studenten, nicht abzuschreiben. Ich will das kurz begründen.

Der Bundesrat hält fest, dass dieses Postulat nicht realisierbar sei. Es will, dass auch den über 25jährigen Studenten das verbilligte Streckenabonnement abzugeben sei, wie das bis Ende 1986 der Fall war. Der Bundesrat begründet die Unmöglichkeit der Erfüllung dieser Forderung folgendermassen – hören Sie genau hin! –: «Die Finanzlage der SBB verlangt eine Tarifpolitik, die hauptsächlich auf eine Ertragsoptimierung abzielt. Ermässigungen können nur so weit gewährt werden, als der ausgelöste Mehrverkehr nicht nur die Tarifsenkung kompensiert, sondern darüber hinaus einen Mehrertrag abwirft.» Weil die Erfüllung der Forderung meines Postulates dies nicht tue, sei dieses Postulat nicht realisierbar und folglich abzuschreiben.

Ich glaube, Sie sind mit mir einig: Diese Begründung, die zwar *grosso modo* stimmen mag – offenbar stimmen muss, auch nach dem Willen dieses Hauses –, haut just bei dieser kleinen Detailforderung nicht hin. Es kann doch nicht angehen, dass sich die SBB auf dem Buckel der über 25jährigen Studenten sanieren sollen! Und die über 25jährigen Studenten sind nicht ein kleines Grüppchen, und sie sind nicht besondere Faulpelze, die demunstriert haben, statt zu studieren. Sie demonstrieren ja ohnehin recht wenig in diesem Land; es soll einmal anders gewesen sein! Der Verband schweizerischer Studentenschaften hält in seiner Eingabe, die er ja auch als Petition unterbreitet hat – eine Petition, die der Nationalrat dem Bundesrat zur Kenntnis gebracht hat –, fest, dass im Studienjahr 1985/86 mehr als ein Drittel der immatrikulierten Studenten an den schweizerischen Hochschulen über 25jährig waren. Wer ist dieses Drittel? Was sind das für Leute? Das sind doch vor allem Studenten, die sich etwa ihren Lebensunterhalt durch Nebenerwerbstätigkeiten, beispielsweise bei den PTT-Betrieben – wir werden noch darauf zu reden kommen – verdienen müssen. Deshalb verlängert sich ihr Studium. Es wäre ja nun wohl sozial ungerecht und nicht verständlich, wenn man just auf Kosten dieser Leute, die aus materiellen Gründen ihr Stu-

dium etwas verlängern müssen, den SBB zu einer Ertragsverbesserung verhelfen möchte.

Ganz generell ist beizufügen, dass die Altersgrenze von 25 Jahren etwas Willkürliches an sich hat. Wir wissen ja alle, dass die meisten Ausbildungen, gerade auch im Hochschulbereich, sich eher verlängern als verkürzen, allen Effizienz- und Efficiency-Anstrengungen zum Trotz. In dieser Situation, Ende 1986, die Verbilligung für die Studentenabonnemente für die über 25jährigen Studenten aufzuheben, ist nicht verständlich. Ich bitte Sie darum, meinem Antrag zuzustimmen, dieses Postulat noch nicht abzuschreiben. Damit geben wir dem Bundesrat den Auftrag, diese Sache noch etwas gründlicher zu prüfen.

Als ich mein Postulat im Jahre 1986 einreichte, wurde es zuerst vom Bundesrat mit der Begründung abgelehnt, die Realisierung dieses Postulates würde zu grosse administrative Umtriebe mit sich bringen. Das ist immer ein gutes Argument. Der Verband der Studentenschaften hat darauf geantwortet und den Bundesbahnen angeboten, er würde die administrativen Umtriebe zum grossen Teil übernehmen und selber dafür sorgen, dass nur Berechtigte in den Besitz dieser Vergünstigung kommen könnten. Daraufhin hat die Verwaltung, hat der Bundesrat diese Administrativargumente fallengelassen und wendet heute ein, aus Gründen der Ertragslage sei die Forderung des Postulates nicht realisierbar.

Es ist zwar nur ein kleines Problem, aber ich bin davon überzeugt, dass, wenn wir dieses Postulat nicht abschreiben, ganz sicher der Verwaltung und den Bundesbahnen noch eine Lösung einfällt, die auch das Wohlgefallen unserer Studenten finden kann. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

**M. Pini:** Permettez-moi de porter à l'intention de mes collègues, mais surtout à celle du chef du Département des transports, de l'énergie et des communications, quelques considérations d'actualité qui entrent dans les préoccupations, j'en suis sûr, de son ministère.

Le président de la commission, M. Couchepin, dans son résumé, avait relevé l'attention que nous portons à la réalisation de la Transversale alpine.

Je dois aussi vous faire part d'une préoccupation qui n'est pas seulement la mienne. Quand la Transversale ferroviaire alpine verra le jour, quinze ou vingt ans auront passé, de toute façon au moins quinze ans. La question est alors la suivante: que peut-on faire dans un tel délai? Le trafic automobile augmente et aggrave l'engorgement des villes. Je vous donne l'exemple de mon canton d'origine, où il y a un grand trafic touristique mais aussi un fort trafic Nord-Sud, entre Bâle et Chiasso. Les pénétrations du trafic automobile dans des villes comme Lugano et dans la petite ville de Locarno risquent de devenir impossibles. Si nous pensons à l'augmentation normale annuelle du trafic automobile, d'ici dix ans, je vois mal comment nous pourrions maintenir un trafic plus ou moins normal permettant d'entrer dans les villes que je viens de citer.

Le problème se pose pour Genève, pour Zurich, et finalement ce problème se pose pour presque toutes les grandes villes sur les grands axes de Suisse.

Une proposition: je pense que nous devons prévoir un investissement en dehors du cadre de Rail 2000 ou penser à une stratégie d'attente (*una strategia di attesa*) à partir d'aujourd'hui jusqu'au moment où la Transalpine pourra, j'espère, nous soulager davantage de nos préoccupations au sujet du trafic automobile.

Que pourrait-on faire, par exemple? A mon avis, il est nécessaire, au moins opportun, d'étudier des solutions de pénétration dans les villes par le métro. Je vous donne un exemple, Monsieur le conseiller fédéral. Vous connaissez bien Locarno. Déjà maintenant, il peut s'y produire des queues de deux à trois heures. D'ici dix ans, j'ai l'impression que l'engorgement sera total. On pourrait envisager un métro de liaison accélérée depuis la fin de l'autoroute, dans la plaine de Magadino, où pratiquement une grande partie du trafic est arrêté, pour assurer la pénétration en ville.

Je vous ai donné un exemple que vous trouverez peut-être trop coûteux et extrêmement compliqué. Je sens, personnellement, qu'il faut définir une stratégie dès à présent jusqu'au

moment où la Transversale alpine soulagera, si c'est encore possible, le trafic marchandise ainsi que le trafic voyageurs. Voilà, Monsieur le conseiller fédéral, je vous demande si vous êtes d'accord, si votre ministère est disposé à prévoir une stratégie d'attente avant la décision officielle concernant le choix du Gothard ou du Simplon et une fois la décision prise, sachant que nous aurons devant nous au moins quinze ans avant que l'oeuvre soit réalisée. C'est dans ce sens, Monsieur le conseiller fédéral, que je serais très intéressé d'avoir votre aide pour la solution d'un problème qui n'est pas théorique mais bien pratique et pour lequel nous devons envisager une stratégie d'attente dans la structure de nos communications terrestres.

**Weder-Basel:** Ich rede zum Geschäftsbericht 1988, Arbeiten der Nagra, bisherige Ergebnisse und Folgerungen. Das Projekt «Gewähr» beschäftigt uns seit vielen Jahren und wird uns noch viele Jahre beschäftigen. Diese Zeit ist aber nur ein Bruchteil der Zeit, die dieses Projekt unsere Nachkommen noch beschäftigen wird. Mit der Entfesselung der Radioaktivität schaffen wir einen Umstand, der durch keinerlei Massnahmen mehr rückgängig gemacht werden kann. Mit anderen Worten: Unsere Nachkommen werden wie wir der Radioaktivität immer hinterherrennen und sie niemals ganz einfangen können!

Das Wort «Gewähr» erweckt in mir folgende Assoziationen: Mit «Gewähr» bringe ich einen Bundesrat in Verbindung, der der Bevölkerung immer wieder konkrete Versprechungen gemacht hat und diese bis heute nicht eingehalten hat, ja nicht einhalten kann. Sodann sehe ich einen Nationalrat und einen Ständerat, die in ihrer grossen Mehrheit dem Projekt «Gewähr» und der Nagra völlig unkritisch gegenüberstehen. Ich höre aber auch eine Nagra, die seit vielen Jahren behauptet, eine dauernde und sichere Entsorgung der radioaktiven Stoffe könne gewährleistet werden, die uns aber – auch mit dem heutigen Papier natürlich wieder – den Beweis für diese Behauptung schuldig bleibt. Sodann sehe ich ein stauendes Volk, das halb resigniert und halb amüsiert dieser Politikomödie zuschaut.

Nach den Worten von Bundesrat Ritschard selig wird Gewähr dann bestehen, wenn «für alle Abfallarten vollständig ausgearbeitete, standortgebundene Projekte mitsamt den zugehörigen Sicherheitsberichten vorliegen». Wenn dies bis 1985 nicht der Fall sei, hiess es damals, müssten alle A-Werke abgestellt werden. Mit diesem Versprechen – das nur zwischendurch – hat man seinerzeit eine Abstimmung gewonnen – leider. Trotz diesem unzweideutigen Versprechen wurden die A-Werke 1985 natürlich nicht abgestellt. Statt dessen wurden die Anforderungen an das Projekt «Gewähr» von der Auszehrung befallen, und heute sind die seinerzeitigen Anforderungen bis auf die Knochen abgemagert. Die Nagra aber fährt fort, Hunderte von Millionen zu verbrauchen: Gelder der Elektrowirtschaft, die sich ihrerseits auf dem Buckel der machtlosen Konsumenten «gesundbetet» und Gelder der Staatskasse.

Doch jetzt zum Bericht des Bundesrates. Er ist voller Widersprüche. Da lesen wir auf Seite 5, dass «die HSK beim Sicherheitsnachweis zu einem vorsichtigen, bedingten Ja» kommt und im übernächsten Satz: «Aus der Sicht der Sicherheitsbehörden kann die Standortfrage aufgrund der heute vorliegenden Befunde noch nicht beurteilt werden.» Das heisst Sicherheit und Standort – sie gehören ja zusammen – können noch nicht beurteilt werden. Aber wir lesen in diesem Bericht auch: «Für die Gesteinsinformationen ist für die Detaillierung eines Endlagerbereichs mit einem Zeitbedarf von 10 bis 15 Jahren zu rechnen.» Das heisst, 10 bis 15 Jahre untersucht man, sagt aber jetzt schon ja. Das ist doch ein seltsamer Widerspruch.

Ich habe von den hochradioaktiven Abfällen gesprochen, aber das gleiche gilt auch für die B-Endlager, für schwach- und mittelaktive Abfälle. Dazu sagt die KSA auf Seite 6: «Dennoch kann auf die Frage nach der grundsätzlichen Machbarkeit der Endlagerung in der Schweiz noch keine Pauschalantwort gegeben werden.» Das sagt die Behörde, die den Bundesrat berät. Auf Seite 8 entwarfnet sich der Bundesrat völlig. Unter Arbeitskonzept hält er fest: «Erste Priorität haben die Untersu-

chungen im Hinblick auf die Errichtung eines Endlagers für kurzlebige schwach- und mittelaktive Abfälle.» Auch da wieder eine Bestätigung, dass man noch nirgends ist, nichts hat, nicht einmal die Standorte.

Auf die Standorte komme ich noch kurz zu sprechen; da muss ich noch Herrn Professor Burri zitieren, den wohl bekanntesten Schweizer Geologen. Er sagt: «Die Nagra-Leute wollen also unser Grundgebirge und seine Granite untersuchen. In den Alpen hat man es schon an vielen Orten kennengelernt, als man Tunnels für Eisenbahnen, Autobahnen und Wasserkraftwerke bohrte. Hier war die Beschaffenheit dieses Gebirges gar nicht befriedigend, denn es ist von zahlreichen Spalten (Klüften) durchzogen, in welchen reichliche unterirdische Wasserströme zirkulieren. Und aus diesen Bergzügen der Alpen entspringen die Quellen unserer grossen und kleinen Flussläufe, an deren Ufern Millionen Menschen leben. Im Fall eines undichten A-Müll-Lagers gingen die Bezüger dieses radioaktiv verseuchten Wassers in die Millionen.» Wenn dieses Wasser einmal radioaktiv verseucht ist, wird das im Unterlauf des Rheines etwa 30 bis 40 Millionen Menschen treffen.

Jetzt zum Schluss, Herr Bundesrat Ogi. Ich kann überhaupt nicht begreifen, dass Sie sagen, Sie möchten diese Projekte auch gegen den Widerstand der Bevölkerung durchbringen. Sie haben doch die Erfahrung mit Kaiseraugst gemacht. 350-Millionen hat uns das gekostet. Und ich frage Sie: Wie wollen Sie das denn durchsetzen? Wollen Sie mit Militär anmarschieren oder eine Sonderpolizei ins Leben rufen? Es geht doch nicht an, Bürgern, die ihren Lebensraum verteidigen, solche Drohungen zu machen. Ich wäre vielmehr mit Ihnen einverstanden, Herr Bundesrat Ogi, wenn wir sofort miteinander reden würden. (*Glocke des Präsidenten*) Die Konfrontation haben wir in Kaiseraugst gehabt. Wir möchten sie nicht an einem anderen Ort wiederholen.

**Stappung:** Der Bundesrat zieht auf Seite 383 des vorliegenden Geschäftsberichtes alles in allem aus dem Lokalradioversuch eine positive Bilanz. Radiohörer und Werbewirtschaft hätten, nach Auffassung des Bundesrates, die Frage nach der Wünschbarkeit von Lokalradios bejaht. Es wäre schön, wenn wir diesen Aussagen des Bundesrates beipflichten könnten, aber sie sind zu schön, um wahr zu sein. Seine Darstellung ist allzu schönfärberisch. Der Bundesrat verschweigt, dass die vor fünf Jahren gestarteten Versuche mit Lokalradios keineswegs das gebracht haben, was man sich ursprünglich von ihnen versprochen hatte. Folgende Stichworte mögen dies belegen: Statt einer Vielfalt von Lokalradiosendern mit unterschiedlichen Programmkonzepten haben wir heute eine uniforme, auf Musikbegleitung ausgerichtete Privatradioszene. Diese Gleichschaltung ist nicht verwunderlich, denn der Bundesrat hat mit ganz wenigen Ausnahmen nur werbefinanzierte Sender konzessioniert. Derartige Sender richten sich naturgemäss an das grösstmögliche Publikum und glauben deshalb, sich unbedingt dem breiten Geschmack anpassen zu müssen.

Die Privatradios sollten in der Versuchsphase keine Gewinne machen, wurde uns seinerzeit versprochen. Tatsächlich kassieren einzelne Sender in Grossagglomerationen jährlich Millionengewinne, wobei der Bundesrat mit der Erhöhung der Werbezeitkontingente noch für entsprechende Zusatzprofite sorgte. Zum Teil ist dies auch auf die vom Bundesrat abgesegnete *de facto*-Monopolstellung in ihrem Verbreitungsgebiet zurückzuführen. Statt den Gefahren von Multimediamonopolen entgegenzutreten, bewilligte der Bundesrat in mehreren Regionen den Einstieg lokaler Grossverleger ins Radiogeschäft. Ob er damit der Demokratie einen Dienst erwiesen hat, darf füglich bezweifelt werden.

Den Privatradios erlaubte der Bundesrat immer mehr Schleichwerbung. Er schritt nach meiner Meinung gegen die Aushöhlung der Werbevorschriften nicht energisch genug ein. Dies sind nur einige wenige Retuschen an dem schönen Bild, das der Bundesrat in diesem Geschäftsbericht gemalt hat. Vielleicht wäre es angebracht, im Rahmen einer Bilanz zum RVO-Versuch auf Schwachstellen und dunkle Punkte hinzuweisen, statt Optimismus zu verbreiten, der bei näherem Zusehen überhaupt nicht gerechtfertigt ist. Wie heisst es doch so

schön: Aus Fehlern wird man klug. Ich hoffe, der Bundesrat nimmt sich das zu Herzen.

**Meier-Glatfelden:** Ich spreche zur luftverkehrspolitischen Entwicklung in Europa (S. 408 des Geschäftsberichts) und zur Inspektion der GPK beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Herr Couchepin sagte es: das Schwergewicht der Inspektion lag bei der Organisation der Flugsicherung. Ich muss Ihnen ehrlich sagen: Mich interessiert der Streit zwischen GPK und Bundesrat, ob die heutige Organisation der Flugsicherung verfassungskonform sei oder nicht, nur am Rande.

Mich interessiert vielmehr die schweizerische Luftverkehrspolitik im Spannungsfeld zwischen handelspolitischem Wettbewerb und umweltbezogenen Wachstumsgrenzen. Ende der siebziger und anfangs der achtziger Jahre schien sich eine günstige Entwicklung anzubahnen. Die lautesten Flugzeuge wurden – rascher als angenommen – durch leisere ersetzt. Gleichzeitig nahm die Zahl der Flugbewegungen nur um rund 2 Prozent pro Jahr zu. Seit 1986 ist eine deutliche Trendwende eingetreten. Von Jahr zu Jahr stieg die Zunahme der Zahl der Flugbewegungen. Gegenwärtig beträgt sie 10 Prozent pro Jahr, und die Liberalisierung im Rahmen von EG 92 wird einen zusätzlichen Wachstumsschub bringen. Es ist klar zu erkennen, dass die Entwicklung im Luftverkehr gleich unerfreulich verlaufen wird wie beim Strassenverkehr: immer mehr Flugbewegungen, immer mehr Zubringerverbindungen von und zu noch kleineren Flugplätzen, zunehmende Allgegenwärtigkeit des Fluglärms.

Wie der Schwerverkehr auf der Strasse, bezahlt auch der Luftverkehr seine volkswirtschaftlichen Kosten keineswegs. Es ist einfach nicht in Ordnung, dass die Fluggesellschaften im internationalen Verkehr nur knappe 25 Rappen für einen Liter Flugbenzin bezahlen. Wir kämpfen für die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung. Im Luftverkehr aber wird die Luftverschmutzung mit 600 Millionen Schweizerfranken jährlich subventioniert.

Der Luftraum über den europäischen Flughäfen ist überlastet, ganz speziell derjenige über dem Flughafen Zürich. Mit allen Tricks, mit neuen Lande- und Startverfahren wird die Kapazität des Flughafens Zürich gesteigert. Der schrankenlose Mobilitätsanspruch, die immer wieder postulierte freie Wahl des Verkehrsmittels gehen auf Kosten der Sicherheit, auf Kosten der Luftqualität und vor allem auf Kosten der Gesundheit der Flughafenanwohner. Grundsätzlich hat das Bundesamt mit der Flugplangenehmigung ein Mittel in der Hand, den Luftverkehr zu steuern. Eine einschränkende Flugplangenehmigung widerspricht jedoch dem Liberalisierungswillen des Bundesamtes und wird nicht angewandt. Die Geschäftsprüfungskommission will, dass das BAZL Szenarien für die mögliche Weiterentwicklung des Luftverkehrs erarbeitet. Nach intensiven Studien und der Berücksichtigung des gegenwärtigen zehnprozentigen jährlichen Wachstums wird dann wohl auch das Bundesamt darauf kommen, dass es ohne Beschränkungen nicht weitergeht. Auch wir Grüne anerkennen die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs. Richten wir aber die Flughafenplanung weiterhin einfach nur nach der Nachfrage aus, so wird es in Kürze zum Kollaps kommen.

Eines kann ich Ihnen sagen: Die Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich will keine Vergrößerung des Flughafens und wird auch keine weitere Aushöhlung des Nachtflugverbots akzeptieren.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat Ogi, die schweizerische Luftfahrtspolitik im Interesse unseres Landes vorausschauend zu gestalten und nicht zuzuwarten, bis unbeeinflussbare Sachzwänge keinen Freiraum für Entscheidungen mehr belassen.

**Leuenberger-Solothurn:** Ich möchte mich auch zum Inspektionsbericht beim Bundesamt für Zivilluftfahrt äussern, zum Kapitel Swisscontrol im Inspektionsbericht. Zuvor habe ich zu deklarieren, dass ich dem Verwaltungsrat der Swisscontrol als Personalvertreter angehöre. Es sind auch die Personalfragen, die mich besonders interessieren und die mich zu meinem Votum bewegen.

Der Geschäftsprüfungskommission darf ich sagen, dass ihr In-

spektionsbericht gelesen worden ist, auch im Kreise der drei Personalverbände, die dort Personal organisieren. Ich möchte eine Stellungnahme eines Verbandspräsidenten zitieren: «Ich habe soeben den berühmten Bericht der GPK gelesen. Mich erstaunen und beleidigen gewisse Abschnitte in diesem Bericht, die immer wieder auf Streikdrohung usw. Bezug nehmen. Diese Herren sollten nun wirklich zur Kenntnis nehmen, dass wir noch nie gestreikt haben, noch nie mit Streik gedroht haben und dass wir in all den Jahren unser Bestes gegeben haben, damit der Flugverkehr trotz den widrigen Umständen sicher, geordnet und effizient abgewickelt werden konnte. Dass wir in diesem Bericht als potentielle Streiker hingestellt werden, ist .... » Dann schimpft er ein bisschen und bittet mich, ich soll hier ein Donnerwetter vom Stapel lassen, was hiermit geschehen sei.

Was mich besonders interessiert, ist das Kapitel 421.5 im Inspektionsbericht, in dem man das Personalrecht der Swisscontrol darstellt und darauf hinweist, dass derzeit Gesamtarbeitsvertragsverhandlungen zwischen der Swisscontrol und ihren Personalverbänden im Gange sind. Gesamtarbeitsvertragsverhandlungen, vor allem mit Flugverkehrsleitern, können bisweilen etwas schwierig sein. Aber unter schweizerischen Bedingungen haben sie – wie Figura zeigt – ja noch immer zum Ziel geführt.

Es wird dann dort weiter ausgeführt – und diese Formulierung hat im Personal etwelche Unruhe ausgelöst, vor allem im Zusammenhang mit anderen Diskussionen –: «Das Fehlen eines öffentlich-rechtlichen Streikverbotes wird dabei allerdings unterschiedlich gewertet.» Das ist sehr salomonisch. Aber wenn man bedenkt, dass gleichzeitig offenbar in der GPK diskutiert worden ist, man müsste diese Firma eigentlich sozusagen verstaatlichen und man weiss, dass bei uns im öffentlichen Bereich das Streikverbot – etwas menschenrechtswidrig – immer noch gilt, so ist klar ersichtlich, woher die Unruhe rührt. Man kann nicht in einem Augenblick, in dem sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer an einen Tisch setzen, drohen: Wenn Ihr Arbeitnehmer ein bisschen zu weit geht, verbeamtet man Euch, verstaatlicht man Euch, und dann ist Euer Instrument Streik (mit dem sie, wie sie selber ausführen, gar nie gedroht haben) im Eimer. Das ist mindestens auf der psychologischen Ebene etwas ungeschickt.

Mich hat auch etwas erstaunt, dass der Bundesrat genau zu dieser Ziffer 421.5 ganz einfach festhält: «Keine Bemerkungen.» Der Bundesrat hätte immerhin darauf hinweisen können, dass in diesem Lande mit grosser vertragspartnerschaftlicher Erfahrung im Moment vor schwierigen Vertragsverhandlungen bisweilen der Atem angehalten werden muss, damit man keine dünnen Gläser zerbricht.

Ich bin jedenfalls zuversichtlich, dass die ganze Sache gut kommt, und ich bin sehr dankbar, wenn sowohl GPK wie auch der Bundesrat hier ausführen, dass niemand im Ernst daran denkt, jetzt in diese Gesamtarbeitsvertragsverhandlungen mit irgendwelchen unzeitgemässen Drohungen einzugreifen.

**M. Couchepin,** rapporteur de la section DFTCE: C'est bien volontiers que j'apporte à M. Leuenberger-Soleure la confirmation qu'il souhaite obtenir de notre part.

En aucun cas la Commission de gestion n'a voulu, à travers la petite phrase qu'il a citée, agiter le spectre de l'étatisation pour empêcher une grève qui serait, dans le cas d'une négociation, une arme pour les syndicats. Nous avons été très attentifs, dans notre rapport, à éviter toute allusion qui aurait pu rendre plus difficile la négociation en cours qui n'est pas de notre ressort, mais de celui de SWISSCONTROL elle-même.

Je suis donc surpris que les syndicats se soient sentis visés par une phrase. Je pense que c'est simplement un problème général de perspective psychologique. Lorsque quelqu'un est émotionnellement pris par un problème, il a tendance à voir des allusions à son problème là où il n'y en a pas. Je puis dire aux responsables des syndicats qu'ils doivent faire une toute petite psychanalyse de leur émotion dans ce cas et ils constateront qu'objectivement, aucun risque ne vient de notre côté quant à leurs droits et à leurs devoirs.

Bundesrat Ogi: Ich möchte zunächst dem Berichterstatter, dem Sektionspräsidenten Herrn Nationalrat Couchepin, für seine ausführliche Darstellung der Problematik meines Departements danken. Ebenso danke ich Ihnen allen, die dazu beitragen, dass im EVED gut gearbeitet werden kann.

Ich möchte zunächst zur Koordinierten Verkehrspolitik sprechen, in Ergänzung dessen, was Herr Couchepin ausgeführt hat. Es ist noch einmal festzuhalten, dass der Bundesrat nach der für uns negativen Abstimmung in der KVP eine Standortbestimmung vorgenommen und entschieden hat, keinen neuen Anlauf für eine gesamtheitliche Aenderung der Verkehrsartikel vorzunehmen. Wir wollen im Rahmen von Teilrevisionen der Verfassung im Bereich der Verkehrsabgaben aktiv werden. Der Bundesrat hat bei dieser Beurteilung der Lage auch die Prioritäten in der Verkehrspolitik festgelegt. Sie wissen, es kommen grosse Brocken auf uns zu. Deshalb sind Schwergewichte notwendig. Das Schwergewicht Nummer 1 liegt auf «Bahn (und Bus) 2000», das Schwergewicht Nummer 2 auf der Alpenbahntransversale, Nummer 3 betrifft die Verhandlungen mit den EG, namentlich was die Uebergangslösungen anbelangt, Nummer 4 die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und Nummer 5 den Agglomerationsverkehr.

Wir haben viele Probleme im Verkehrsbereich, Sie wissen es. Von 20 Volksinitiativen betreffen zehn mein Departement, und von diesen zehn sind acht Initiativen aus dem Verkehrsbereich. Ich möchte sie kurz in Erinnerung rufen: «Stopp dem Beton», «Förderung des öffentlichen Verkehrs», die vier Kleeblätter, die Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe, die Abschaffung der Vignette – und die angekündigte Initiative «Schutz der Alpen vor Verkehr».

Unser Problem – ich gebe das hier zu – ist, dass viele – ich darf vielleicht sagen: zu viele – Bundesstellen am Verkehr interessiert sind: das EDA mit dem Völkerrecht, das EDI mit dem Buwal, das EJPD mit dem Strassenverkehr, das Finanzdepartement mit den Abgaben und Treibstoffzöllen, das EVD mit der Aussenwirtschaft betreffend EG und schliesslich unser Departement, wo sich auch drei Aemter mit Verkehrsfragen beschäftigen, nämlich das ASB, das BAV und das BAZL. Das alles kompliziert natürlich die ganze Geschichte. Wir haben hier erste Erfahrungen namentlich im Bereich der Verhandlungen mit der EG.

Wir haben versucht, in unserem Departement das Ganze etwas zu vereinfachen und noch intensiver zu koordinieren, indem wir Departementsrapporte und eine Verkehrskonferenz eingeführt haben und als dritten Schritt den Dienst für Gesamtverkehrsfragen, der selbstständig war, in das Generalsekretariat integriert haben. Wir brauchen eine Stelle, welche die Verkehrsfragen aus einer Gesamtsicht heraus beurteilt. Verkehrsträgerbezogene Politik – Schiene, Strasse, Wasser, Luft – genügt heute nicht mehr. Wir brauchen diese Stelle zur Vorbereitung der Koordination; wir brauchen sie auch zur Vorbereitung der Rechtsetzung verkehrsträgerübergreifender Komplexe. Dies muss im Departementsstab, im Generalsekretariat, geschehen. Die Gruppenbildung Verkehr ist wohl noch nicht spruchreif, aber sie muss aufgrund der ersten Erfahrungen sicher gelegentlich geprüft werden.

Zum Problem der Talsperren, einem Problem, das mir sehr am Herzen liegt. Nach menschlichem Ermessen sind die Talsperren, die Staudämme im Hochgebirge, sicher. Die Qualität der Schweizer Talsperren ist, das wissen Sie auch, international anerkannt. Das Departement misst der Talsperrenaufsicht grosse Bedeutung zu. Seit dem 1. Januar 1988 wurde der Sektion eine zusätzliche Stelle zugeteilt. Ich bin entschlossen, die Sektion schrittweise personell zu verstärken, wenn ein Bedarf nachgewiesen werden kann und das Parlament die notwendigen Stellen bewilligt und mehr finanzielle Mittel für die erforderliche Forschung zur Verfügung stellt. Wir beabsichtigen, in der Frage der Talsperrenaufsicht auch Experten beizuziehen. Zur Inspektion beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Herr Präsident Couchepin hat das Problem angesprochen. Das Hauptproblem und die grundsätzliche Meinungsdivergenz bildet die Verfassungsmässigkeit der heutigen Regelung für die Flugversicherung. Der Bundesrat ist klar der Meinung, dass die Verfassungsmässigkeit gegeben ist, dies im Gegensatz zur GPK. Es

gibt zahlreiche Beispiele für die Delegation von Bundesaufgaben ähnlichen Gewichts. Die Swisscontrol ist eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft unter – zugegebenerweise – dominierendem Einfluss des Bundes. Im übrigen verweise ich auf den ausführlichen Bericht des Bundesrates vom 13. März 1989. Aber auch wir wollen keinen «conflit», wie das Herr Präsident Couchepin so schön formuliert hat. Wir sind bereit, mit der gegenwärtig in Vorbereitung befindlichen Revision des Luftfahrtgesetzes allenfalls bestehende rechtliche Mängel noch einmal zu diskutieren und zu prüfen. Wir werden auch auf die Fragen von Herrn Nationalrat Leuenberger-Solothurn eingehen, die er heute morgen gestellt hat. Was seine spezielle Frage betrifft, wurde sie ja von Herrn Couchepin beantwortet.

Wenn ich schon von der Zivilluftfahrt spreche, dann möchte ich Ihnen doch kurz sagen, wo uns der Schuh drückt, wo wir heute Probleme haben. Da ist einmal der Sommerstau am Himmel (nach dem Stau auf der Strasse haben wir jetzt auch Stau am Himmel); dann sind da die EG-Verhandlungen in der Luftfahrt, ein nicht zu unterschätzendes Problem (auch die Verhandlungen mit dem Strassenkorridor könnten auf diese Verhandlungen im Luftfahrtbereich negative Auswirkungen haben); dann der Pilotenmangel (Es werden nach meiner Meinung zu wenig Piloten ausgebildet); dann das ganze Problem des Flughafens Basel-Mülhausen; ferner der Problembereich, den Herr Meier-Glatfeld angesprochen hat (ich komme noch auf das Problem der Luftfahrt und der Umwelt zurück); und schliesslich – es ist jetzt zwar etwas ruhig, aber das Problem kann morgen wieder auftreten – die Sicherheit der Luftfahrt generell.

Zum Postulat Leuenberger-Solothurn. Dieses Postulat datiert, wie Herr Leuenberger gesagt hat, aus dem Jahre 1987. Es wurde im Bundesrat am 18. Dezember 1987 behandelt. Der Abonnementsverkehr ist heute sehr defizitär, ich höre noch, was Sie letzte Woche über die SBB-Rechnung gesagt haben. Irgendwo müssen wir Grenzen setzen. Jede Grenze – das gebe ich zu, Herr Nationalrat Leuenberger-Solothurn – hat irgendwo etwas Willkürliches. Aber nach 25 Jahren könnte bei effizientem Studium das Studium eigentlich abgeschlossen werden.

Ich möchte Sie deshalb bitten, dass man dieses Postulat abschreibt, wie es der Bundesrat und die GPK beantragen.

Zu den Fragen von Herrn Nationalrat Pini – er ist nicht da, ich spreche deshalb fürs Protokoll –: Es ist richtig, wir haben heute Stau auf der Strasse, es ist richtig, wie bereits ausgeführt, der Stau in der Luft beginnt ebenfalls und wir hätten noch freie Kapazitäten auf der Schiene, nur nützen wir diese Kapazität noch zu wenig. Die geforderte «stratégie d'attente» ist möglich, aber ich möchte Ihnen sagen, diese «stratégie d'attente» ist natürlich auch in diesen vielen Volksinitiativen, die auf Sie und uns, aber jetzt vor allem auf Sie warten, irgendwie miteinbezogen, und wir haben in der Beantwortung und in der Stellungnahme zu diesen Fragen selbstverständlich an diese «stratégie d'attente» zu denken.

Im Parlament haben wir bereits Stau, und ein weiterer Stau – das muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen, wenn ich an die 20 Volksinitiativen denke und an die zehn Volksinitiativen, die allein von meinem Departement behandelt werden – ist absehbar.

Ich muss Sie deshalb dringend bitten, dafür zu sorgen, dass dieser Stau dann nicht allzu grosse politische Auswirkungen hat.

Wir versuchen mit allen Mitteln, den öffentlichen Verkehr zu fördern, und wir versuchen auch, in der Uebergangslösung grosse Projekte anzugehen. Ich trete nicht näher darauf ein, ich habe sie in diesem Saal mehrmals erwähnt.

Nun zur Frage von Herrn Weder bezüglich Nagra und Entsorgung. Grundsätzlich ist der Bundesrat gewillt, die Arbeiten zur nuklearen Entsorgung in der Schweiz voranzutreiben und seine Verantwortung bei der Lösung dieser nationalen Aufgaben wahrzunehmen. Für mögliche Endlagerstandorte stehen dabei die Abklärung und die Einhaltung der nuklearen Sicherheit nach wie vor an erster Stelle. Daneben sind raumplanerische Gesichtspunkte und Ueberlegungen des Umwelt- und Landschaftsschutzes ebenfalls zu berücksichtigen. Nicht

in Betracht fallen dürfen demgegenüber politische Kriterien. Einem Standort darf nicht deshalb der Vorzug gegeben werden, weil sich Sondierungen und Lagerbau politisch leichter durchsetzen lassen. Herr Weder, wir reden mit den Leuten, ich darf auch sagen, wir leiden mit ihnen. Aber es geht mühsam vorwärts. Die 1600 Einsprachen, die Sie vielleicht auch kennen, die eingereicht wurden zum Bois de la Glaive, zum Oberbauenstock, zum Piz Piau Grand und auch zum Wellenberg sprechen eine deutliche Sprache.

Nun zu Ihrer Frage bezüglich der Durchsetzung der Untersuchungen. Es geht nicht darum, der Bevölkerung den Lebensraum wegzunehmen, wie Sie erwähnt haben. Die Bevölkerung muss nicht ihren Lebensraum verteidigen, denn die Sicherheit ist oberstes Gebot. Die Entsorgung, so meine ich, ist eine nationale, an sich unbestrittene, Aufgabe. Es geht nicht um die Schaffung einer Sonderpolizei, sondern um die rechtsstaatliche Durchsetzung unserer Gesetze. Wir gehen davon aus, dass der Rechtsstaat respektiert wird und dass es gleichzeitig auf der politischen Ebene möglich wird, Untersuchungen zu machen und später auch Lager zu bauen, welche den Sicherheitsanforderungen genügen.

Zu den Bemerkungen von Herrn Nationalrat Stappung. Er hat am Bericht einige wenige, wie er sagte, Retouchen angebracht. Wir haben von diesen Retouchen – es waren nicht Mouchen – Kenntnis genommen. Die Lokalradios haben auch ihre Schwachstellen, Herr Nationalrat Stappung. Es kommt aber auf den Saldo an. Nicht nur der Bundesrat zieht positiv Bilanz, auch die Begleitforschung, auch Herr Prof. Saxer, der den Lokalradioversuch analysiert hat. Es hat sich gelohnt. Man spricht heute von einer Renaissance des Radios. Das Lokalradio hat zweifelsohne die Medienvielfalt erhöht. Neben der Presse gibt es neue, unabhängige Stimmen. Die Lokalradioprogramme sind unterschiedlich. Es gibt sehr gute, es gibt gute und es gibt auch weniger gute Programme und Programmteile. Die Lokalradios haben eine Vielfalt gebracht, die zu diesem Land passt. Radio wird vom Publikum heute nicht wenig begehrt; man hört es. Die Einschaltquoten sagen auch nicht Ueberzeugendes aus, aber sie sind doch positiv. Die Einhaltung der Werbeordnung wird im Rahmen des engen Personalbestands in meinem Departement überprüft. Sie wissen ja von Ihrer Tätigkeit in der Radio- und Fernsehgesetzkommission, wie stark dieser Dienst im EVED bestückt ist. *Grosso modo* können wir hier einen Strich unter die positive erste Versuchsphase ziehen.

Zum Schluss zu Herrn Meier. Wir kennen die umweltpolitischen Wachstumsgrenzen beim internationalen Flugverkehr. Wir streben auch danach, die Umwelt zu entlasten. Von der GPK her, Herr Nationalrat Meier, kennen Sie die Nachtflugverbote, die Lärmzonenordnungen und auch die Bestrebungen in bezug auf die leiseren Flugzeuge, die sogenannten Flüsterjets, um nur einige Stichworte zu nennen. Die Schweiz als Binnenland – das möchte ich klar herausstreichen – ist auf einen leistungsfähigen Luftverkehr angewiesen. Sie selbst haben die wirtschaftliche Bedeutung unserer Flughäfen hervorgehoben. Es muss in diesem Zusammenhang auch gesagt werden, dass die Schweiz im internationalen Vergleich schon heute zu den Staaten mit den einschneidendsten Einschränkungen gehört.

*Genehmigt – Approuvé*

*Abschreibung – Classement*

*Abstimmung – Vote*

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| Für den Antrag Leuenberger-Solothurn | 57 Stimmen |
| Für den Antrag der Kommission        | 43 Stimmen |

**Präsident:** Die übrigen Anträge des Bundesrates betreffend Abschreibung bzw. Aufrechterhaltung von Vorstössen werden stillschweigend genehmigt.

*Zustimmung – Adhésion*

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen  
Le débat sur cet objet est interrompu*

89.025

## PTT. Geschäftsbericht und Rechnung 1988 PTT. Gestion et comptes 1988

Bericht des Bundesrates vom 19. April 1989  
Rapport du Conseil fédéral du 19 avril 1989

Beschlussentwurf siehe Seite 74 des Berichtes  
Projet d'arrêté voir page 74 du rapport

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

**Columberg, Berichterstatter:** Erstmals werden der Geschäftsbericht und die Finanzrechnung der PTT nicht mehr getrennt, sondern in einer Vorlage den eidgenössischen Räten unterbreitet. Die Genehmigung erfolgt jedoch durch getrennte Beschlüsse. Beschluss A betrifft die Geschäftsführung und Beschluss B die Finanzrechnung. Auch die Prüfung des Geschäftsberichtes und der Finanzrechnung erfolgte nach dem bisherigen Verfahren, d. h. durch die zuständigen Sektionen der Geschäftsprüfungskommission bzw. der Finanzkommission, wobei die Präsentation und die Beratung an einer gemeinsamen Sitzung durchgeführt wurden.

An einem zweitägigen Seminar anfangs Juli werden wir uns mit einigen grundsätzlichen Fragen befassen, wie der Entwicklung der Personalprobleme, der Investitionspolitik der PTT, dem Empfang der Radiosendungen in den anderen Sprachregionen und dem Stand des Projektes Videotex.

Die PTT-Betriebe weisen wiederum ein gutes Resultat aus, auch wenn die letztjährigen Ergebnisse nicht erreicht wurden. Trotz erneuter Tarifsenkungen im Fernmeldebereich konnte ein Unternehmungsgewinn von 369 Millionen erzielt werden. Allerdings war es nicht mehr möglich, die bedeutenden Investitionen vollständig selbst zu finanzieren. Diese Trendänderung muss unbedingt beachtet werden; denn der technologische Umbruch erfordert auch in Zukunft erhebliche Neuinvestitionen. Nur mit Innovationen und Investitionen werden unsere PTT den künftigen Ansprüchen an qualitativ hochwertige Dienstleistungen insbesondere im Fernmeldebereich genügen können und konkurrenzfähig bleiben. Dieser Effort ist im Hinblick auf die starken Liberalisierungstendenzen unerlässlich.

In diesem Zusammenhang stellt sich immer wieder die Frage der Mischrechnung bzw. einer allfälligen Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Der Kostendeckungsgrad der Postdienste liegt lediglich bei 90 Prozent. Innert Jahresfrist ist er um 4 Prozent gesunken. Negativ ist insbesondere, dass die Paketpost nur 76 Prozent ihrer Kosten deckt. Die am 1. Mai 1989 erfolgte Tarifierhöhung ist deshalb zu begrüssen; sie bringt einen gewissen Ausgleich und hilft mit, allzu grosse Verzerrungen im Tarifgefüge auszumerzen. Nicht kostendeckend sind ferner die Postautodienste – dort haben wir einen Kostendeckungsgrad von lediglich 56 Prozent und eine Unterdeckung von 92 Millionen – und die Zeitungstransporte mit einem Kostendeckungsgrad von 45 Prozent und einem Negativsaldo von 213 Millionen Franken. Dies ist ein Beitrag zur Erhaltung unserer Pressevielfalt. Nicht gesondert berechnet werden die Leistungen zugunsten der Regionalwirtschaft. Diese nehmen ein erhebliches Ausmass an. Gerne benütze ich die Gelegenheit, um den PTT-Verantwortlichen für diese staatspolitisch und volkswirtschaftlich bedeutsamen Leistungen herzlich zu danken.

In diesem Zusammenhang muss auch der Ausbau des Gesamtverteidigungsnetzes erwähnt werden. Der Bundesrat erwartet, dass die PTT dieses Netz finanzieren. Es geht immerhin um einen Betrag in der Grössenordnung von einer halben Milliarde Franken. Je nach der finanziellen Entwicklung wird sich die Frage einer Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen wieder stellen. Im Augenblick erachten wir sie nicht als vordringlich.

## **Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichtes und des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes 1988**

### **Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1988**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1989   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | III  |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Sommersession                                |
| Session             | Session d'été                                |
| Sessione            | Sessione estiva                              |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 07   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 89.021                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 13.06.1989 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 854-860                                      |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 017 430                                   |

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.