

présenter une proposition visant la réattribution des compétences visées au Parlement et prévoyant une réglementation au sens de la présente motion.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Maeder, Müller-Aargau, Oester, Weder-Basel, Widmer, Wiederkehr, Züger (11)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. Februar 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 février 1990

Der Bundesrat hat im Rahmen seiner allgemeinen Kompetenz zum Erlass von Vollzugsrecht die Verordnung vom 24. Juni 1981 über den waffenlosen Militärdienst aus Gewissensgründen erlassen. Nach dieser Regelung können Gesuche um waffenlosen Militärdienst aus Gewissensgründen jederzeit, aber jeweils spätestens drei Monate vor einer Dienstleistung eingereicht werden. Mit dieser Gesuchsfrist wird sichergestellt, dass die Gesuche in der Regel noch vor Beginn der Dienstleistung rechtskräftig behandelt werden können. Bis zum definitiven Entscheid über ein Gesuch oder eine Beschwerde wird der Gesuchsteller vom Militärdienst befreit.

Waffenlose werden in der Regel bei Sanitäts- oder den Luftschutztruppen eingeteilt. Sie können aber auch in ihrer angestammten Truppengattung belassen werden, wenn ihre Funktion kein Waffentragen erfordert. Von dieser Möglichkeit wird immer wieder Gebrauch gemacht. Die Forderung der Motion, in zusätzlichen Truppengattungen Möglichkeiten für den waffenlosen Militärdienst zu schaffen, ist somit bereits erfüllt.

Die Vorschrift, dass Gesuche um waffenlosen Militärdienst vordienstlich eingereicht werden müssen, hat sich für Dienstpflichtige, die die Rekrutenschule bestanden haben, bewährt. Probleme entstehen vereinzelt bei Rekruten, die zum erstenmal eine Waffe handhaben und im Verlauf der Rekrutenschule in Konflikt zum Waffentragen geraten. Eine Neuregelung der Gesuchsfrist für den waffenlosen Militärdienst müsste sich deshalb vor allem auf die Rekrutenschule beziehen.

Das EMD hatte ursprünglich die Absicht, in der Botschaft vom 27. Mai 1987 über die Aenderung des Militärstrafgesetzes und das Bundesgesetz über die Militärorganisation, der sogenannten Entkriminalisierungsvorlage, entsprechende Vorschläge für eine Neuregelung der Gesuchsfrist zu unterbreiten. Es überwog damals die Befürchtung, dass die Gesuchstellung während des Dienstes für eine ungerechtfertigte Dienstbefreiung oder vorzeitige Entlassung missbraucht werden könnte. Der Bundesrat ist aber bereit, nochmals zu prüfen, ob nicht die Möglichkeit bestünde, eine Regelung zu schaffen, welche allfälligen Missbräuchen vorbeugt. Da eine solche Lösung zur Zeit nicht zugesichert werden kann, ist der Bundesrat bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.646

Motion Cavadini Schwerverkehr an der Grenze zu Italien. Dringliche Massnahmen

Mozione Cavadini Interventi urgenti per il traffico pesante alla frontiera con l'Italia

Motion Cavadini Trafic des poids lourds à la frontière italienne. Mesures d'urgence

Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1989

Durch die ständig wachsende Zahl der Lastwagen, die immer öfter und länger an der italienischen Grenze auf der Gotthardautobahn (Balerna, Coldrerio, Camorino, Quinto usw.) blockiert werden, wird die Situation im Kanton Tessin immer schwieriger. Der Bundesrat wird deshalb aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Tessiner Behörden dringend zu prüfen, ob es möglich ist:

1. das Postulat Cavadini vom 9. März 1988 zu erfüllen, das der Bundesrat entgegengenommen hat; das Postulat verlangt eine energische Intervention bei der italienischen Regierung, um eine Zusammenlegung der Zollkontrollen in Chiasso-Brodega und die Erstellung der erforderlichen administrativen und zolltechnischen Infrastrukturen für eine raschere Zollabfertigung zu erwirken;
2. gemeinsam mit Italien zu prüfen, ob für Lastwagen im Transitverkehr auf der Autobahn nicht besondere Spuren auf dem grossen, bereits zur Verfügung stehenden und weitgehend ungenutzten Platz beim Grenzübergang für den Reisendenverkehr geschaffen werden könnten, damit sie die Grenze rasch passieren können; der Verkehr wäre in diesem Fall mit Ampeln zu regeln;
3. die italienischen Behörden erneut auf die Notwendigkeit aufmerksam zu machen, den Grenzübergang Stabio-Gaggiolo in eine höhere Kategorie einzustufen (von der dritten in die erste), so dass dort sämtliche Operationen eines internationalen Zollamts abgewickelt werden können;
4. die Hauptstrasse Mendrisio-Ligornetto-Stabio-Gaggiolo in eine Nationalstrasse umzuklassieren und bis zur Grenze entsprechend auszubauen; eine solche Infrastruktur ist unerlässlich, soll der Schwerverkehr auf zwei Verkehrsadern verteilt und auf die künftige Autobahn Pedemontana geleitet werden, die Italien ab Gaggiolo bauen wird;
5. die Arbeitsgruppe einzusetzen, die der Tessiner Staatsrat im letzten Frühjahr zur Lösung der schwerwiegenden Verkehrsprobleme im Tessin vorgeschlagen hat;
6. den Ausbau der Bahnlinie Bellinzona-Luino vorzuziehen, damit auf dieser Huckepack-Linie mehr Verkehr bewältigt werden kann, und den Ausbau mit Italien zu koordinieren;
7. den Tessiner Zollbeamten eine besondere Anerkennung zuzusprechen, denn diese müssen unter besonders schwierigen und heiklen Bedingungen arbeiten, da sie einen wachsenden Zustrom von Lastwagen bewältigen müssen und einer wegen der langen Wartezeiten zunehmenden Gereiztheit der Lastwagenführer ausgesetzt sind;
8. dem Kanton Tessin eine besondere Anerkennung zuzusprechen für diese aussergewöhnliche Aufgabe von nationaler Tragweite, die von der Tessiner Polizei ganz allein bewältigt werden muss; diese wird nämlich durch die Aufgabe, die hohe Zahl der Lastwagen auf der N 2 zu stoppen und unter Kontrolle zu halten, immer stärker beansprucht.

Testo della mozione del 4 ottobre 1989

La situazione nel Cantone si sta continuamente deteriorando per l'aumentato afflusso di autocarri, bloccati sempre più spesso e a lungo alla frontiera italiana, sull'autostrada del Got-

tardo (Balerna, Coldrerio, Camorino, Quinto, ecc.). Si chiede pertanto al Consiglio federale di urgentemente esaminare, in collaborazione con le Autorità ticinesi, le seguenti possibilità di azione:

1. Realizzazione del postulato Cavadini del 9 marzo 1988, accolto dal Consiglio federale, chiedente un'energica azione presso il Governo italiano per ottenere l'abbinamento dei controlli doganali a Chiasso-Brogeda e la realizzazione di tutte le infrastrutture amministrative e doganali necessarie per un disbrigo più sollecito delle relative operazioni.
2. Riesame con l'Italia delle possibilità di far defluire gli autocarri in transito sull'autostrada, predisponendo a tale scopo delle speciali corsie sull'ampio piazzale già esistente al valico turistico e in gran parte inutilizzato; traffico da disciplinare con un apposito impianto semaforico.
3. Richiamo all'Autorità italiana dell'esigenza di riqualificare il valico di Stabio-Gaggiolo (da III a I categoria) in modo tale da poter svolgere tutte le operazioni di una dogana internazionale.
4. Riesame e decisione sulla completazione e riqualificazione della strada principale Mendrisio-Ligornetto-Stabio-Gaggiolo in strada nazionale fino al confine con l'Italia. Un'infrastruttura indispensabile per meglio ripartire il traffico pesante su due arterie e per inserirlo sulla futura autostrada Pedemontana che sarà attuata dall'Italia a partire dal Gaggiolo.
5. Messa in azione del gruppo di lavoro proposto dal Consiglio di Stato ticinese la scorsa primavera per affrontare questi gravi problemi di traffico nel Cantone Ticino.
6. Potenziamento anticipato della linea ferroviaria Bellinzona-Luino per consentire un deflusso maggiore su questa tratta del trasporto combinato «Huckepack»; da coordinare con l'Italia per i tratti di loro competenza.
7. Attribuzione di un riconoscimento particolare ai funzionari doganali ticinesi che sono costretti a lavorare in una situazione particolarmente difficile e delicata per l'elevato afflusso di autocarri e l'esasperazione accumulata dai loro autisti nelle lunghe ore di attesa per passare la frontiera.
8. Attribuzione di un riconoscimento particolare al Cantone Ticino per questo compito straordinario di portata nazionale che deve essere interamente assunto dalla nostra polizia, sempre più impegnata per bloccare e tenere sotto controllo lungo l'autostrada N 2 questo elevato numero di autocarri.

Texte de la motion du 4 octobre 1989

La situation empire sans cesse dans le canton du Tessin en raison de l'afflux croissant de camions, bloqués de plus en plus souvent et longtemps à la frontière italienne, sur l'auto-route du Saint-Gothard (à Balerna, Coldrerio, Camorino, Quinto, etc.). Je demande donc au Gouvernement d'examiner de toute urgence, avec la collaboration des autorités tessinoises, les possibilités d'action suivantes:

1. Réalisation du postulat Cavadini du 9 mars 1988, accepté par le Gouvernement, et réclamant une intervention énergique auprès des autorités italiennes pour obtenir le couplage des vérifications douanières à Chiasso-Brogeda et la réalisation de toutes les infrastructures administratives et douanières nécessaires pour qu'un déroulement plus rapide des opérations soit possible.
2. Réexamen avec l'Italie des possibilités d'écoulement des camions en transit sur l'auto-route, en créant à cet effet des passages spéciaux sur la vaste esplanade aménagée au col, en grande partie inutilisée par les touristes. Le trafic devrait être réglé au moyen d'une signalisation adéquate.
3. Rappel aux autorités italiennes des exigences posées pour la requalification du passage de Stabio-Gaggiolo (de la 3ème à la 1ère catégorie), de façon que puissent se dérouler toutes les opérations d'une douane internationale.
4. Réexamen de l'achèvement de la route principale Mendrisio-Ligornetto-Stabio-Gaggiolo et réintégration de celle-ci dans la catégorie des routes nationales jusqu'à la frontière italienne; décision y relative. Une telle infrastructure est indispensable si l'on veut mieux répartir le trafic lourd sur deux artères et l'introduire sur la future autoroute piémontaise, qui sera réalisée par l'Italie à partir de Gaggiolo.

5. Mise en action du groupe de travail proposé le printemps dernier par le Conseil d'Etat tessinois en vue de faire face à ces graves problèmes de trafic au Tessin.

6. Renforcement anticipé de la ligne ferroviaire Bellinzona-Luino pour permettre un plus grand écoulement du ferroutage sur ce tronçon; à coordonner avec l'Italie pour les tronçons relevant des autorités de ce pays.

7. Faveur à accorder en témoignage de gratitude aux fonctionnaires tessinois des douanes, qui sont obligés de travailler dans une situation très difficile et délicate, en raison de l'afflux énorme de camions et de l'exaspération croissante des chauffeurs durant les longues heures d'attente avant le franchissement de la frontière.

8. Faveur spéciale à accorder au canton du Tessin pour l'exécution de cette tâche extraordinaire de portée nationale, dont doit se charger entièrement notre police, celle-ci ayant de plus en plus de mal à bloquer, le long de l'auto-route N 2, ce nombre élevé de camions et à procéder aux vérifications nécessaires.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Baggi, Caccia, Carobbio, Cotti, Grassi, Pini, Salvioni (7)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

La situazione nel Cantone Ticino sul fronte del traffico pesante peggiora giornalmente, creando disagi alla popolazione locale, al traffico leggero autostradale e grossi problemi e tensioni segnatamente nella regione di confine. L'Autorità federale deve agire con più determinazione, utilizzando tutti i mezzi a sua disposizione, anche nei confronti dell'Italia. Il traffico pesante, con i ripetuti blocchi provocati da autisti, comprensibilmente esasperati dalle lunghe attese, sta generando una situazione esplosiva che arrischia di sfuggire alle possibilità di controllo della polizia ticinese e dei funzionari doganali. Occorre rendersi conto che al Nord delle Alpi le possibilità di entrata in Svizzera sono numerose (Basilea, Sciaffusa, Costanza, S. Margrethen, ecc.) e che tutte portano attraverso il S. Bernardino e il S. Gottardo a una sola uscita; quella di Chiasso. Le soluzioni a lunga scadenza (trasversale alpina) richiederanno ancora molti anni prima di poter dare un sostanziale contributo al miglioramento della situazione. Urgono quindi provvedimenti immediati e a breve scadenza per cercare di migliorare lo scorrimento del traffico pesante attraverso il Cantone Ticino e ridurre di conseguenza i disagi alla popolazione e il relativo inquinamento.

Il Consiglio federale deve considerare questo problema di assoluta priorità e urgenza nell'interesse del Cantone Ticino e di tutta la Svizzera.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. November 1989

Risposta scritta del Consiglio federale del 22 novembre 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 novembre 1989

Dal profilo formale il Consiglio federale precisa che, come sinora, non è disposto ad accettare mozioni concernenti il settore ove esso ha potestà normativa, come è il caso per le presenti cifre 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8.

1. La base per l'abbinamento dei controlli doganali svizzeri e italiani è la convenzione tra la Svizzera e l'Italia dell'11 marzo 1961 relativa agli uffici a controlli nazionali abbinati e al controllo in corso di viaggio (RS 0.631.252.945.460). Tale Convenzione fissa il quadro contrattuale, ma non obbliga nessuno dei due Stati ad erigere degli uffici a controlli nazionali abbinati presso tutti i valichi di confine o presso alcuni di essi. A tal uopo è necessaria in ogni singolo caso la disponibilità di entrate le parti contraenti e la conclusione di accordi secondo l'articolo 2 capoverso 3 della Convenzione in parola. In adempimento del compito affidato dal Consiglio federale, l'amministrazione federale delle dogane s'impegna da anni per l'applicazione della Convenzione nel campo dello sdoganamento delle merci commerciabili presso i valichi di Chiasso/Ponte Chiasso e Stabio/Gaggiolo. Sinora – l'ultima volta in occasione di un incontro tra rappresentanti delle Direzioni generali delle rispettive dogane in data 24 e 25 ottobre 1989 – i suoi

interventi sono però sempre stati respinti categoricamente dalle autorità italiane. Il motivo principale di tale comportamento sarebbero le disposizioni degli articoli 22 e 23 della suddetta Convenzione, le quali procurerebbero alle case di spedizione svizzere certi vantaggi nell'esercizio della loro attività presso gli uffici doganali italiani. Del resto, le autorità italiane sono del parere che il flusso del traffico ai valichi di confine sarebbe piuttosto ostacolato dagli orari di apertura degli uffici doganali svizzeri, fissati tenendo conto del divieto di circolare di notte.

Così stando le cose, il Consiglio federale reputa opportuno prescindere da ulteriori interventi bilaterali in questa faccenda e di ritornare sulla stessa soltanto dopo la conclusione di un accordo tra la Svizzera e la Comunità europea relativo alla facilitazione dei controlli e delle formalità al confine nel traffico delle merci commerciabili. Nell'avamprogetto di tale accordo, che presentemente è oggetto di trattative tra rappresentanti dell'amministrazione federale e della Commissione della Comunità europea, l'abbinamento dei controlli doganali è menzionato come uno dei provvedimenti intesi ad agevolare il passaggio del confine.

Il Consiglio federale reputa che gli impianti doganali svizzeri a Chiasso sono per principio sufficienti per l'attuale volume del traffico pesante, rispettivamente che i piani di ampliamento elaborati dalla Confederazione tengono conto delle necessità di tale traffico. Presentemente si stanno ampliando gli impianti dell'ufficio doganale italiano dirimpetto e, stando alle ultime informazioni, i lavori dovrebbero essere terminati entro la fine del mese d'aprile 1990. Siccome è previsto di predisporre in pari tempo anche della corsie supplementari tra il piazzale doganale svizzero e quello italiano, sarebbero adempite a partire da tale data le premesse edilizie per un più celere deflusso del traffico. Ripercussioni negative potrebbero però verificarsi anche in futuro per effetto del comportamento sul lavoro del personale delle dogane italiane. Il Consiglio federale dichiara che non può e non vuole esercitare alcun influsso in tale campo.

2. Il Consiglio federale constata che, nell'interesse della sicurezza e della fluidità del traffico, le operazioni doganali per il traffico pesante e quello turistico hanno luogo in impianti separati anche presso altri valichi di confine stradali europei, analoghi per importanza a quello di Chiasso/Ponte Chiasso.

Presso il valico di Chiasso-autostrada trattasi in primo luogo di assicurare un più celere scorrimento del traffico turistico usando in modo più appropriato gli impianti a disposizione (cfr. anche l'interpellanza Grassi 86.562 del 23.9.1986; colonne di veicoli ai valichi doganali). Presentemente sono in corso a tal riguardo dei chiarimenti tra le competenti autorità svizzere ed italiane.

Per quanto riguarda il valico di Chiasso destinato alle merci commerciabili, v'è da attendersi che la realizzazione degli impianti doganali italiani e la creazione di corsie supplementari tra le due aree doganali avranno degli effetti positivi sul trattamento del traffico pesante.

Non appena sarà possibile valutare le ripercussioni dei miglioramenti edili sull'andamento dell'esercizio, l'amministrazione federale delle dogane esaminerà, d'intesa con le altre autorità competenti in materia, se – quale altro provvedimento atto ad accelerare il deflusso del traffico – una parte dei veicoli pesanti in transito potrebbe essere trattata doganalmente negli impianti del traffico turistico di Brogeda-autostrada. A tale scopo sarebbe indispensabile l'accordo delle autorità italiane responsabili in materia; nell'ambito di colloqui esplorativi esse hanno finora espresso parere negativo.

3. Il fatto che i trasportatori utilizzino solo in esigua misura il valico di confine di Stabio/Gaggiolo quale alternativa a quello di Chiasso/Ponte Chiasso va ascritto essenzialmente alle condizioni viarie sui due versanti del confine e non alla classificazione dell'ufficio doganale italiano di Gaggiolo in terza categoria. Ciò è comprovato segnatamente dal traffico internazionale di transito, che al valico di Stabio/Gaggiolo registra da anni una modesta entità, benché l'ufficio doganale italiano abbia tutte le competenze in materia di sdoganamento per questo genere di traffico.

L'amministrazione federale delle dogane si adopererà affinché le autorità italiane attribuiscono all'ufficio doganale di

Gaggiolo ampie competenze in materia di sdoganamento al più tardi in concomitanza con la messa in esercizio delle nuove strade d'accesso sui due versanti del confine.

4. Il tratto Mendrisio–Stabio Est è attualmente in costruzione quale arteria di raccordo alla strada nazionale. Per qualificare come strada nazionale il tratto Stabio Est–confine (Gaggiolo) occorrerebbe un ampliamento della rete delle strade nazionali da parte del Parlamento. Nel suo rapporto del 1986 concernente l'inquinamento atmosferico e in diverse occasioni successive (l'ultima volta nell'ambito della discussione sulle iniziative «Quadrifoglio» in Consiglio nazionale) il Consiglio federale ha sottolineato che sino a nuovo avviso non proporrà al Parlamento alcun ampliamento di detta rete stradale. Esso mantiene il suo punto di vista e non accetta perciò la richiesta del promotore della mozione di qualificare il tratto Stabio Est–confine come strada nazionale. Per contro, il Consiglio federale è disposto ad esaminare l'eventuale necessità di includere tale tratto di strada nella rete delle strade principali.

5. Il Consiglio federale ha esaudito il desiderio espresso dal Consiglio di Stato del Canton Ticino incaricando l'Ufficio federale di polizia di invitare i rappresentanti dei Cantoni attraversati dalla N 2, nonché dell'amministrazione federale delle dogane e dell'Ufficio federale dei trasporti ad una discussione ed alla costituzione di un gruppo intercantonale di coordinazione. Nel suo scritto del 18 ottobre 1989 indirizzato al governo del Canton Ticino il Consiglio federale afferma che riterrebbe opportuno se la direzione di tale gruppo di coordinazione fosse successivamente assunta dalle autorità ticinesi competenti in materia.

6. Il Consiglio federale ha incaricato le FFS di avviare i provvedimenti necessari per aumentare le capacità del traffico hupac accompagnato e non accompagnato attraverso il San Gottardo dalle attuali 160 000 a circa 360 000 spedizioni. Le FFS hanno effettuato uno studio della fattibilità, il quale contiene tutti gli ampliamenti indispensabili per smaltire il volume di traffico previsto. Una parte di tale traffico dovrebbe essere convogliata su Busto Arsizio passando da Luino. La linea ferroviaria esistente è sufficiente per assorbire anche il previsto aumento di traffico.

7. Le difficili condizioni di lavoro citate nella mozione fanno parte in via generale, unitamente ad aspetti più piacevoli, della professione dei funzionari doganali. Esse sono prese in considerazione e remunerate in misura adeguata all'atto della determinazione dello stipendio nell'ambito della classificazione delle funzioni. Inoltre, altri svantaggi derivanti dal servizio, come per esempio l'impiego in turni irregolari, nel servizio festivo e in quello notturno, danno diritto a compensazioni in tempo e a indennità. Il Consiglio federale ha l'intenzione di aumentare prossimamente le rispettive aliquote per tutto il personale della Confederazione.

Il Consiglio federale coglie l'occasione per esprimere i propri ringraziamenti al personale in civile e a quello in uniforme dell'amministrazione federale delle dogane per l'eccellente adempimento dei loro compiti.

8. La partecipazione della Confederazione alle spese assunte dai Cantoni per la sorveglianza e il disciplinamento del traffico sulle strade nazionali è regolata all'articolo 10 della legge federale del 22 marzo 1985 concernente i dazi sui carburanti (RS 725.116.2). La quota di tale partecipazione è stabilita dal Consiglio federale dopo aver consultato i Cantoni. La rispettiva ordinanza sulle strade nazionali è attualmente in preparazione. Per il Canton Ticino la partecipazione della Confederazione è al momento dell'82 per cento. Le prestazioni della polizia concernenti il traffico pesante sulla strada nazionale sono pertanto già ora indennizzate in base a questa aliquota. Il Consiglio federale deciderà circa l'aliquota definitiva di partecipazione all'atto di licenziare la precitata ordinanza.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Dichiarazione scritta del Consiglio federale
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Il Consiglio federale propone che la mozione

- sia trasformata in postulato per quanto riguarda le cifre 1, 2, 3, 4 e 6;
- sia tolta di ruolo per quanto concerne le cifre 5, 7 e 8.

Punkte 1–4, 6 – Points 1–4, 6
 Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Punkte 5, 7, 8 – Points 5, 7, 8
 Abgeschrieben – Classé

89.781

Motion Widrig
Legislatur-Personalplan
Effectifs du personnel.
Programme de législation

Wortlaut der Motion vom 13. Dezember 1989

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament zusammen mit dem Legislatur-Finanzplan alle 4 Jahre auch einen Legislatur-Personalplan mit einer Uebersicht über neu geplante Etatstellen und Stellenverschiebungen in der Bundesverwaltung und den Bundesbetrieben vorzulegen.

Texte de la motion du 13 décembre 1989

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement, tous les quatre ans, outre le plan financier de la législation, un programme de législation sur les effectifs du personnel offrant une vue d'ensemble sur les postes inscrits au budget ainsi que sur les restructurations d'emplois dans l'administration et dans les entreprises fédérales qui ont été récemment prévues.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Basler, Blatter, Bürgi, Eisenring, Engler, Feigenwinter, Fischer-Sursee, Giger, Hänggi, Hess Peter, Humbel, Kühne, Mühlmann, Nussbaumer, Oehler, Portmann, Ruckstuhl, Rüttimann, Spoerry, Stucky, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss Paul, Zbinden Paul

(25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Trotz Stellenplafonierungsbeschluss vom 24. Juni 1983 hat der Personalbestand des Bundes von 126 887 Stellen (1980) auf 140 289 Stellen (1990) zugenommen. Dies bedeutet eine Steigerung um 10,6 Prozent. Mit Ausnahme des EMD haben alle Departemente zu dieser massiven Personalaufstockung beigetragen.

Aufgrund der demographischen Entwicklung ist in der Schweiz in den neunziger Jahren bei unverändertem Pensionierungsalter mit einer realen Abnahme der Zahl der Berufstätigen zu rechnen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist dabei ein weiteres prozentuales Anwachsen des Anteils der Beschäftigten beim Bund auf Kosten der Privatwirtschaft grundsätzlich abzulehnen. Dies u. a. auch deshalb, weil dadurch der Anteil der gebundenen Ausgaben auf Kosten der frei verfügbaren Mittel erhöht würde.

Während der Legislaturperiode werden dem Parlament unter verschiedenen Malen neue Stellenbegehren unterbreitet. Für eine gesamtheitliche Beurteilung fehlt es dabei aber an einer mittelfristigen Planung der Etatstellen für die Bundesbetriebe. Der alle 4 Jahre dem Parlament unterbreitete Legislatur-Finanzplan allein sagt nichts über die künftige Stellenbewirtschaftung aus.

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, dem Parlament künftig zusammen mit dem Legislatur-Finanzplan auch einen Legislatur-Personalplan mit einer Uebersicht über die für die Legislaturperiode geplanten Stellen zu unterbreiten. Dieser Legislatur-Personalplan ist dabei auf die Legislaturziele und den Legislatur-Finanzplan abzustimmen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. Februar 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 février 1990

Artikel 2 des Bundesgesetzes über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes bildet die Rechtsgrundlage für das seit 1974 praktizierte System der Stellenbewirtschaftung in der Bundesverwaltung. Seit 1983 gelten die Jahresdurchschnittsbestände an Personalstellen als die für die Plafonierung massgebende Grösse, die nicht überschritten werden darf. Diese Durchschnittsbestände werden jährlich im Bundesbeschluss über den Voranschlag festgelegt. Allfällige Erhöhungen sind nur möglich, wenn der Stellenbedarf nicht durch Massnahmen der Rationalisierung, durch den Abbau bestehender Aufgaben oder durch Stellenverschiebungen innerhalb der Verwaltungseinheiten aller Stufen oder zwischen den Departementen gedeckt werden kann. Eine zeitlich befristete Ausnahme-Regelung ist seit 1986 für zusätzliches Personal für die Behandlung von Asylgesuchen bei aussergewöhnlichem Zustrom von Asylgesuchstellern vorgesehen.

Der Legislatur-Finanzplan des Bundesrates geht bei den Personalbezügen jeweils von dem mit dem Voranschlag vom Bundesrat beantragten Personalbestand aus und berücksichtigt nebst den strukturellen Verbesserungen der Bezüge lediglich die teuerungsbedingten Mehrkosten der nächsten drei Jahre. Allfällige Erhöhungen des Personalbestandes in den Finanzplan-Jahren werden nach bisheriger Praxis im Finanzplan nicht berücksichtigt, da bis heute bei der allgemeinen Bundesverwaltung eine mehrjährige Personalplanung fehlt. Die jährlichen Stellenverschiebungen werden jeweils in der ersten Hälfte des Folgejahres dem Eidgenössischen Personalamt gemeldet.

Der Bundesrat ist bereit, die mit der Motion verlangte Erstellung eines Legislatur-Personalplans im Zusammenhang mit der nächsten Legislaturplanung zu prüfen und nachher definitiv darüber zu entscheiden, ob sich dieses Vorhaben mit einem vernünftigen Aufwand verwirklichen lässt. Er hat dabei zu berücksichtigen, dass sich der Personalbestand, insbesondere bei den Bundesbetrieben, aber auch teilweise bei der allgemeinen Bundesverwaltung, insbesondere nach dem Verkehrsaufkommen zu richten hat. Bei den Stellenverschiebungen werden die bei der Erstellung des Personalplanes bereits bekannten Verschiebungen berücksichtigt werden können. Hingegen wird es voraussichtlich nicht möglich sein, zu diesem Zeitpunkt bereits sämtliche Stellenverschiebungen der Planungsperiode zu kennen.

Aus den dargelegten Gründen möchte der Bundesrat das mit der Motion verlangte Vorhaben vorerst gründlich prüfen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.887

Motion Aliesch
Berufsbildung im Fürsorge-
und medizinischen Bereich
Assistance sociale et médicale.
Formation professionnelle

Wortlaut des Motion vom 16. Dezember 1988

Die Berufsbildung im Fürsorge- und medizinischen Bereich ist grundsätzlich der Berufsbildungsgesetzgebung zu unterstellen.

Motion Cavadini Schwerverkehr an der Grenze zu Italien. Dringliche Massnahmen

Motion Cavadini Trafic des poids lourds à la frontière italienne. Mesures d'urgence

Mozione Cavadini Interventi urgenti per il traffico pesante alla frontiera con l'Italia

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.646
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	685-688
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 419

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.