

91.050

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1992 Budget de la Confédération 1992

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 2253 hiervoor – Voir page 2253 ci-devant

Bundesamt für Strassenbau, Pos. 806.3600.004 (Fortsetzung)
Office fédéral des routes, pos. 806.3600.004 (suite)

Jaeger, Berichterstatter: Wir haben jetzt noch einen sehr steilen Berg zu überwinden. Ich bin gespannt, ob es uns in dieser Auseinandersetzung gelingt, unsere finanzpolitische Weste noch einigermaßen sauber zu halten. Ich bin optimistisch, dass uns das gelingen wird, obschon es verschiedene Gruppen gibt, die bei den nächsten drei Positionen ihre Interessen zu wahren versuchen.

Ich möchte eine Vorbemerkung machen: Ich darf im Namen der Mehrheit der Finanzkommission sagen, dass wir zum Thema Strassenbau keine ideologische Diskussion gegen oder für den Strassenbau und auch keine ökologische Diskussion geführt haben, sondern dass wir uns ganz streng auf die finanzpolitischen Aspekte konzentriert haben.

Ich möchte nun versuchen, in meinen Ausführungen ebenfalls die finanzpolitischen Aspekte in den Vordergrund zu stellen. Sie wissen aufgrund der Fahne: Der Bundesrat möchte bei den allgemeinen Strassenbeiträgen im Budget 1992 nichts vorsehen. Die Kommission des Nationalrates hat mit grossem Mehr diese Position im Sinne des Bundesrates unterstützt. Wir beantragen Ihnen, den Minderheitsantrag von Claude Frey abzulehnen und diese Beiträge von 140 Millionen Franken nicht einzustellen. Diese 140 Millionen Franken würden unser Budgetdefizit erneut erhöhen, und zwar auf insgesamt fast 180 Millionen Franken gegenüber den ursprünglichen Kürzungsanträgen Ihrer Kommissionsmehrheit. Sie sind sicher mit meiner Ueberlegung einverstanden, dass wir das konsequenterweise nicht verantworten können.

Es wurde hier gesagt, dass die Erfolgsrechnung durch diesen Beitrag nicht tangiert werde. Zugegeben; andererseits steht fest, dass die Finanzrechnung durch diese 140 Millionen Franken verschlechtert würde. Es ist auch nicht ganz richtig, wenn man sagt, das Geld – das gilt übrigens auch für die Positionen, die nachher zur Diskussion stehen – sei in der Reserve vorhanden, und soweit es dort fehle, sei die Finanzierung solcher Aufwendungen zweckgebunden gesichert. Als Ökonom muss ich Ihnen sagen: Das ist eine rein statische Ueberlegung. Es ist schon richtig, dass die Finanzierung bis zu einem gewissen Grade sichergestellt ist, wenn man nur ein einziges Jahr betrachtet. So weit einverstanden. Aber wenn Sie nun die nächsten Perioden, die nächsten Jahre betrachten, dann ist die Finanzierung gar nicht so sicher, wie einige hier darzulegen versucht haben. Ich möchte Ihnen das ganz kurz erläutern. Aber zunächst möchte ich Sie darauf hinweisen, dass wir, wenn wir diese 140 Millionen Franken einfach so nullkommaplötzlich aufstocken, die Ausgaben und die Staatsquote vergrössern; das ist ganz sicher: Die Ausgabenquote wird dadurch erhöht. Das können Sie nicht wegdiskutieren. Was Sie damit allenfalls nicht bewirken, ist eine Erhöhung der Steuerquote, aber auch das nur kurzfristig.

Damit komme ich zum eigentlichen Problem dieser Zweckfinanzierung und der Reservemittel, die angeblich zur Verfügung stehen. Es ist richtig, dass wir eine Reserve haben, die momentan noch nicht ausgeschöpft ist, aber diese Reserve wird in den nächsten Jahren sukzessive abgebaut, so dass wir 1993, 1994 damit rechnen müssen, dass sie nicht mehr vorhanden ist und dass wir dann theoretisch gesehen unter Null gehen. Wir haben das berechnet. Wir haben verschiedene Zahlen – ich kann Ihnen diese Zahlen zeigen –, wonach wir, wenn wir die Motionen Cavadini Jean/Kohler tel quel realisie-

ren wollten, bereits in diesem Budget einen Betrag von 1,4 Millionen oder 1,6 Millionen Franken pro Jahr – je nach Szenario der Hauptstrassen – einsetzen müssten. Wir müssen nun einfach einsehen, dass der gute Wille, der damals bei den Motionen Cavadini Jean/Kohler vorhanden war, heute nicht genügt und dass diese Motionen nicht mehr in der ursprünglichen Form realisierbar sind. Das ist eine Tatsache, wie auch immer Sie hier entscheiden. Mit anderen Worten: Wir müssen damit rechnen – dies die theoretische Ueberlegung, ich sage Ihnen nachher warum –, dass die Einnahmen aus den Treibstoffzöllen, die aufgrund der Verwendungsstrukturen für den Strassenbau und für die Bundesbeiträge zur Verfügung stehen, etwa 1,3 Millionen Franken, maximal 1,4 Milliarden Franken, betragen. Das ist der Spielraum. Wenn wir nun darüber hinausgehen, müssen wir uns im klaren sein, dass uns die Mittel schon nach drei bis vier Jahren fehlen und wir mit einem Minus rechnen müssen, das Sie nur finanzieren können, indem Sie die Treibstoffzölle anheben.

Auch mir ist klar, dass auf die Dauer eine Anhebung der Treibstoffzölle nicht zu umgehen sein wird. Aber wir müssen angesichts der gegenwärtigen ökonomischen Situation versuchen, uns diese Anhebung der Treibstoffzölle so weit als möglich vom Halse zu halten und zumindest bis 1993/94 zuzuwarten. Wenn Sie das wollen, dürfen Sie bei den drei zu behandelnden Positionen nicht weiter gehen als die Mehrheit Ihrer Kommission. Das ist unser ganz grosses Problem. Wir möchten die Auffassung, wonach die Mittel zur Verfügung stünden, in Abrede stellen; das stimmt so nicht! Das ist eine statische Ueberlegung; sie ist nicht zulässig, sobald wir das dynamisch und langfristig betrachten, denn das Geld, das wir jetzt ausgeben, wird uns in einigen Jahren – schon in einem, zwei oder drei Jahren – fehlen. Wir werden also nicht darum herumkommen, hier ebenfalls zurückzubuchstabieren.

Betreffend Bundesbeiträge möchte ich zum Schluss kommen. Es geht um den Versuch, nach dem Fehltritt – sagen wir es offen: nach dem Sündenfall – bei der Landwirtschaft, die Unschuld nicht noch weiter zu verlieren. Vor allem an die Adresse der Bürgerlichen möchte ich sagen: Ich habe über das Wochenende sehr viel Kritik von bürgerlicher Seite gehört. Es wurde gesagt: Was ihr mit der Landwirtschaft gemacht habt, war ein grosser Fehler; wir hoffen, dass ihr bei den Strassen nicht den zweiten Fehler macht. So populär ist ein Aufstocken bei diesen Positionen in bürgerlichen Kreisen also nicht.

Ich bitte Sie, finanzpolitische Vernunft walten zu lassen. Denken Sie daran – ich möchte die Aussage von Herrn Kühne vom letzten Donnerstag aufgreifen –, dass wir mit dem Ständerat auch noch etwas zu verhandeln haben müssen. Wenn Sie auf der ganzen Linie dem Ständerat entgegenkommen, bleibt uns gar kein Verhandlungsspielraum mehr. Ich bitte Sie also sehr eindringlich: Versuchen Sie Ihre Unschuld wenigstens teilweise zurückzugewinnen – die Unschuld, soweit Sie sie hier finanzpolitisch verloren haben! Das ist vielleicht eine kleine Chance. Bitte, geben Sie nicht den Schalmeeintönen nach, sondern machen Sie mit! Machen Sie mit, damit wir keine weitere Schlacht verlieren! Das wäre untragbar!

M. Darbellay, rapporteur: Les 140 millions dont nous parlons sont pris sur le fonds routier, dans la rubrique intitulée «Subventions routières générales et péréquation financière». Je relève les mots «générales et péréquation financière». Cela signifie que ces montants ne sont pas affectés à des constructions particulières, mais qu'ils veulent tenir compte de la charge des cantons pour l'ensemble de leur réseau routier. Ces montants, fixés tout d'abord à 150 millions de francs puis réduits dès 1990 à 140 millions, ont été fixés d'entente entre le Conseil fédéral et les chefs des départements des finances des cantons. Ils tiennent compte d'un certain nombre de facteurs, et notamment de la capacité économique des cantons, de la longueur de leur réseau routier par rapport à la population, d'où le terme de péréquation. Si l'on supprime ces 140 millions, cela revient à transférer purement et simplement aux cantons un montant de 140 millions, ce qui, pour certains d'entre eux, représente un montant important. Autre problème soulevé ici tout à l'heure. Ces 140 millions ne touchent pas le compte de résultats puisque'ils sont pris sur le

fonds routier qui, à la fin 1990, avait une réserve de 2 milliards 228 millions. Cela signifie que les comptes de résultats de la Confédération boucleraient de même façon. Deux postes seraient touchés, en revanche. Lorsque la Confédération emprunte au fonds routier, elle n'a pas d'intérêts à payer, ce qui n'est pas le cas si elle emprunte ailleurs. Le compte des intérêts serait donc chargé d'autant. D'autre part, le compte financier serait lui aussi chargé de 140 millions de francs.

En tenant compte de toutes ces circonstances, et à une courte majorité de 10 voix contre 8, la commission a donné la priorité à la rigueur du budget financier: elle vous invite donc à refuser ce montant de 140 millions de francs et à adopter le budget dans ce domaine, tel que présenté par le Conseil fédéral.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, hier dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag abzulehnen. Die Entwicklung der Rückstellung für den Strassenverkehr sieht folgendermassen aus: Im Jahre 1990 hatten wir 2,2 Milliarden Franken; Ende 1991 werden wir über 1,7 Milliarden Franken, Ende 1992 noch über 1,3 Milliarden Franken, 1993 über 0,5 Millionen Franken verfügen. 1994 stehen wir im Minus mit 0,5 Millionen Franken und 1995 mit 1,1 Millionen Franken.

Wir haben also kein Geld mehr zu verteilen. Zu sagen ist, dass diese ausserordentlichen Strassenbeiträge seit dem Inkrafttreten des Treibstoffzollgesetzes im Jahre 1985 ausgerichtet werden. Damals wollte der Bundesrat diese ausserordentlichen Beiträge nur gegen Kompensation gewähren, und zwar gegen eine Beteiligung der Kantone an den Lasten des regionalen Personenverkehrs. Dieser sogenannte Kompensationsabschluss wurde aber vom Parlament verworfen. Entgegen der Annahme von Herrn Nationalrat Stucky besteht also kein direkter Zusammenhang zwischen den ausserordentlichen Strassenbeiträgen im Jahre 1984 und dem Verzicht auf den Kantonsanteil an der Schwerverkehrsabgabe 1981. Der Zusammenhang dürfte nur sehr lose sein. Die Kantone wehrten sich gegen eine Beteiligung an den Kosten des regionalen Personenverkehrs mit dem Argument, dass sie bereits auf eine Beteiligung an den Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe verzichtet hätten.

Deshalb kann in guten Treuen nicht gesagt werden, die Kantone würden auf etwas verzichten, worauf sie unbedingt ein Anrecht hätten – ganz abgesehen davon, dass diese Rückstellung ohnehin abnimmt und verschwindet. Sofern nicht zusätzliche Treibstoffzölle eingeführt werden, werden wir in einigen Jahren Finanzierungsprobleme haben, auch für das heutige Strassenbauprogramm. Festzuhalten ist aber auch, dass alle diejenigen, die hier – entgegen dem Antrag des Bundesrates – für die Ausrichtung der Strassenbeiträge an die Kantone votieren, grundsätzlich für eine Erhöhung der Staatsquote eintreten. Das ist völlig unbestritten, denn die Staatsquote ist nicht abhängig davon, wie die Ausgaben im einzelnen finanziert werden; das ist eine Frage der Steuerquote. Ich habe Ihnen bereits beim Eintreten gesagt, dass die Steuerquote in der Schweiz ohnehin rückläufig ist.

Deshalb bitte ich Sie, dem Bundesrat zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	64 Stimmen

Pos. 806.4600.001

M. Frey Claude, porte-parole de la minorité I: Je relèverai tout d'abord que, dans son projet présenté aux Chambres, le Conseil fédéral a déjà réduit les montants prévus en les ramenant à 1 milliard 395 millions.

Dès lors, le vote qui va suivre est important et ses conséquences graves. Il faut être clair: si vous votez avec la majorité de la commission, c'est-à-dire si vous décidez de réduire encore les investissements, j'affirme qu'il faudra freiner tous les chantiers et n'en commencer aucun autre. L'information a été vérifiée auprès de la direction de l'Office fédéral des routes et telle serait bien la situation.

Il faut procéder maintenant à un rappel des faits. Il y a l'argent. Il ne s'agit pas des mêmes dépenses que toutes celles que nous avons examinées jusqu'à maintenant car, en ce qui concerne la construction des routes, le financement est assuré par l'argent des automobilistes. Le fonds routier s'élève maintenant à un peu moins de 2 milliards de francs, et, dans ce fonds, il y a pratiquement un inventaire à la Prévert. Il y a de tout, il y a même 75 locomotives qui figurent dans le compte routier, il y a de tout et de moins en moins de routes!

Il y a donc l'argent, mais il y a aussi la volonté populaire. Le 1er avril 1990, lors du vote sur les initiatives «Trèfle à 3», le peuple suisse et les cantons ont souhaité, à une majorité très claire, que l'on poursuive et que l'on termine la construction du réseau autoroutier national, et ce, dans des conditions d'organisation rationnelle des chantiers.

Enfin, il y a également la volonté parlementaire. L'an dernier, vous avez été une majorité ici à accepter une motion de M. Raoul Kohler, et au Conseil des Etats il y a eu une majorité très claire pour voter la motion de M. Cavadini demandant l'achèvement du réseau autoroutier d'ici l'an 2000.

Argent, volonté populaire, volonté parlementaire, que faut-il de plus pour continuer? Quelle est la situation en ce qui concerne les routes? Depuis 1960, début de la construction du réseau autoroutier suisse, 1400 km ont été construits et mis en service. Il reste encore 455 km à terminer, puisque le réseau, tel qu'il a été accepté, comprend 1855 km au total. 450 km à réaliser encore. Si vous votez les réductions, cela signifie que le réseau autoroutier ne sera pas terminé avant l'an 2010 ou 2015. En France, la seule année prochaine, on construira 150 km; en Allemagne, la seule année prochaine, on construira 300 km. Donc en France et en Allemagne, l'année prochaine, on construira autant qu'en Suisse en vingt-cinq ans! Parce qu'il faudrait encore, si vous votez la majorité, vingt-cinq ans pour terminer le réseau autoroutier.

Imaginez un instant – vous qui avez les autoroutes et qui êtes tout d'un coup très «écologues» – des régions où l'on va dire à toutes les personnes qui sont perturbées par des routes qui ne sont plus faites pour absorber 25 000 à 30 000 véhicules par jour: «vous attendez encore tranquillement une génération», vingt-cinq ans. Vous racontez cela à un cheval de bois, il vous fera une ruade. Ce n'est simplement pas raisonnable et ce n'est pas démocratique.

Le problème prend aussi une tournure régionale, car si vous regardez la carte du réseau autoroutier qui doit encore être réalisé, vous constatez que, comme par hasard, ce sont les régions périphériques, sous-dotées, avec un chômage qui se développe, qui sont en cause. Vous touchez des régions qui ont un chômage trois ou quatre fois plus élevé que dans les autres cantons, et ces régions périphériques ont besoin, comme une des conditions de développement – ce n'est pas la panacée – d'être bien reliées au réseau autoroutier suisse. C'est le Jura, c'est Neuchâtel, c'est le Jura bernois, cela fait une région d'un peu moins de 300 000 habitants qui attendront encore vingt-cinq ans pour être reliés au réseau autoroutier. Ce n'est simplement pas raisonnable.

M. le président de la commission, tout à l'heure, à propos des 140 millions, a utilisé le mot «untragbar»; eh bien, ce qui est «untragbar», c'est l'injustice qui pourrait résulter du vote si vous réduisez encore les crédits absolument nécessaires.

Voilà pourquoi il faut achever les travaux dans des conditions raisonnables d'organisation de chantiers. On ne demande pas d'accélérer, on demande de poursuivre la réalisation du réseau autoroutier, parce que dans les débuts de la construction – et c'était juste – pour construire à Zurich, à Berne ou entre Lausanne et Genève, la Confédération s'est endettée. Maintenant, il n'y a pas besoin de s'endetter et nous sommes prêts à démontrer, s'il le fallait encore, compte routier à l'appui, que le financement est là. Vous n'avez d'ailleurs qu'à regarder le compte de résultats et vous verrez, quelle que soit la proposition, que celui-ci ne change pas, que le déficit n'augmente pas, parce qu'on prélève davantage dans la réserve.

Nous vous demandons, dès lors, par simple justice, par efficacité et par solidarité de voter la proposition initiale du Conseil fédéral qui constitue le *minimum minimorum* pour poursuivre raisonnablement la construction des autoroutes en Suisse.

Frau **Leemann**, Sprecherin der Minderheit II: Strassen und mit ihnen der Motorfahrzeugverkehr sind notwendig und nützlich, allerdings nur bis zu einem gewissen Punkt. Ueberschreitet ihr Mass oder ihre Dichte ein Optimum, beginnen die Schäden zu überwiegen. Wir sind heute längst in einem Stadium, in dem diese Schäden ein auf die Dauer untolerierbares Ausmass angenommen haben. Da ist einmal die Luftverschmutzung trotz Katalysator, und damit ist das CO₂-Problem noch nicht einmal angesprochen. Oder der Lärm oder die Unfälle oder der Landverschleiss oder die Zerschneidung der Landschaft.

Wenn Sie heute die Zeitungen angesehen haben, sind Ihnen wohl auch eine Reihe von Artikeln aufgefallen, die zu unserem heutigen Thema gehören. Zum Beispiel haben Stimmberechtigte in den Kantonen St. Gallen und Baselland an diesem Wochenende Strassenprojekten zugestimmt. Das wird von den Befürwortern des raschen Nationalstrassenbaus zweifellos herausgestrichen. Herr Claude Frey hat auch die Kleeblatt-Initiativen angeführt.

Immer ist dabei die Rede davon, Lücken zu schliessen oder Städte und Dörfer zu umfahren. Offenbar hoffen sehr viele Leute auf eine Verbesserung ihrer Situation. Allerdings war in derselben Zeitung auch der neu publizierte Umweltbericht der Stadt Opfikon kommentiert. Dieser Bericht zeigt die Kehrseite. Die Gemeinde, die von zwei Autobahnen flankiert wird, weist Stickoxidbelastungen aus, die andauernd über – zum Teil sehr massiv – den Toleranzgrenzen liegen. Ohne zusätzliche Massnahmen sind die Ziele der Luftreinhalte-Verordnung einfach nicht zu erreichen.

In derselben Zeitung wurde in einem Artikel über Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland dargelegt, dass dort bei der Fortsetzung der jetzigen Politik ein totaler Verkehrskollaps zu erwarten sei. Bereits jetzt verursachen die Staus auf den deutschen Autobahnen jährliche volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe.

Es gibt offenbar Leute, die daraus schliessen wollen, dass möglichst rasch mehr Strassen gebaut werden sollen. Dazu möchte ich die Zürcher Regierung zitieren, die in einem kürzlich veröffentlichten Bericht feststellt, dass von 1985 bis 1990 eine durchschnittliche Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs von 25 Prozent zu beobachten war. Die stärkste Zunahme erfolgte auf den Autobahnen und ihren Zubringern, und zwar – das ist die Feststellung des Zürcher Regierungsrates – weil die Schliessung der Lücken im Zürcher Nationalstrassennetz dessen Attraktivität auch für den grossräumigen Transitverkehr erhöht habe.

Mehr und bessere Strassen haben also mehr Verkehr und damit auch mehr von den bereits erwähnten Schäden zur Folge. Diese Kausalität kann einfach nicht geleugnet werden. Auch wenn wir selbstverständlich Volksentscheide respektieren, halte ich es trotzdem – erst recht in unserer heutigen finanziellen Lage – nicht für sinnvoll; möglichst schnell möglichst viele weitere Strassenstücke zu bauen.

Wenn viele Romands – auch in unserer Partei – hier eine etwas abweichende Meinung vertreten, habe ich ein gewisses Verständnis dafür. Denn Bevölkerungs- und Verkehrsdichte sind beispielsweise im Kanton Neuenburg oder im Jura wesentlich geringer als in den Grossstadtregionen. Ich will anderen Leuten auch zugestehen, dass sie selber ihre Erfahrungen machen und selber ihre Entscheide treffen müssen. Das ist auch der Grund, weshalb ich mit meinem Antrag relativ bescheiden geblieben und mit der Kürzung nicht so weit gegangen bin wie etwa Herr Hans Meier.

Eines der Probleme liegt bei der Zweckgebundenheit der Mittel. Es heisst, das Geld für den Strassenbau werde von den Autofahrern selbst aufgebracht, die Kosten – zumindest beim Personenwagenverkehr – seien voll gedeckt. Es gibt hier widersprüchliche Angaben und Rechnungen; das wissen wir. Aber selbst dann, wenn die Strassenrechnung konventioneller Art ergibt, dass die Kostendeckung für Personenwagen nahezu erreicht sei, kann einfach nicht geleugnet werden, dass eine ganze Reihe von externen Kosten in dieser Rechnung nicht berücksichtigt worden sind.

Dass die Bezifferung von Umweltschäden schwierig ist, schafft diese Schäden nicht einfach aus der Welt, und andere Schäden könnten sehr wohl beziffert werden. Vielleicht haben Sie

vor einigen Tagen oder Wochen auch den Bericht gesehen, der vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen veröffentlicht worden ist, eine Studie über die sozialen Kosten der Verkehrsunfälle. Diese Studie hat ergeben, dass Kosten in der Höhe von etwa 700 Millionen Franken von den Nichtverursachern der Verkehrsunfälle getragen werden müssen und dass weitere rund 800 Millionen von diesen Kosten auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Allen Verlautbarungen von Automobilverbänden und Parteien zum Trotz wiederhole ich deshalb, dass der Motorfahrzeugverkehr seine Kosten nicht deckt.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit II auf Kürzung des Nationalstrassenkredites um 300 Millionen Franken zuzustimmen.

Meier Hans: Alle Jahre wieder kämpfen wir Grüne gegen die Strassenbauwut, die letztes Jahr in der Annahme der Motionen Cavadini Jean/Kohler, die Nationalstrassen seien bis ins Jahr 2000 fertigzustellen, gipfelte. Bundesrat Stich erinnerte zwar zu Beginn der Budgetdebatte daran, dass wir jahrelang zuviel ausgegeben hätten. Kurz danach äusserte er sich aber leicht herablassend über Kürzungsanträge, die leere Demonstrationen seien.

Herr Bundesrat, der konsequente Kampf der Grünen für die Schönheit und Erhaltung unserer Heimat, gegen die Bauwut, gegen die totale Betonierung ist keine leere Demonstration.

Bei Position 4600.001 (Nationalstrassen, Bau) haben Sie eine bunte Palette; sie reicht von 800 Millionen Franken in meinem und im Antrag der grünen Fraktion bis zu 1500 Millionen im Antrag Aubry.

Gewiss, bei Umsetzung der unsinnigen Motionen Cavadini Jean/Kohler müssten Sie sogar 1600 Millionen hineinbuttern. Das ist Wahnsinn! Das ist Sucht zur Selbsterstörung. Wir Grüne haben den Wählerauftrag, dies zu verhindern, Herr Claude Frey. Wir haben den Auftrag, dies zu verhindern, bis das Schweizervolk wieder sämtliche Strassenbauvorhaben verwirft, und diese Zeit wird kommen.

Das Strassenbautempo forcieren heisst Luftreinhalte-Bemühungen sabotieren, nach der Gleichung: je mehr Strassen, desto mehr Verkehr, desto schlechtere Luft. Auch finanzpolitisch sind die letztes Jahr beschlossenen Motionen eine Katastrophe. Waren 1990 noch 2,3 Milliarden Franken Rückstellungen für den Strassenverkehr, so werden sie bald erschöpft sein, und bald wird ein Milliardendefizit daraus hervorgehen.

Wenn man an die Studie über soziale Kosten von Verkehrsunfällen denkt, die das EVED in Auftrag gegeben hat – Frau Leemann hat sie ebenfalls erwähnt –, stellt man fest: 1500 Millionen Franken pro Jahr werden nicht vom Verursacher gedeckt, sondern von den unschuldigen Opfern und der Allgemeinheit. Würde man diese Kosten überwälzen, so müsste man den Benzinpreis um 25 Rappen pro Liter anheben. Wenn man dann noch an die Ernteauffälle und an die Schäden an Gebäuden denkt, so sind zwei Dinge klar:

1. Wir dürfen die Rückstellungen für den Strassenverkehr nicht plündern. Bald werden wir dieses Geld zur Schadenbegrenzung an der Umweltfront brauchen.
2. Herr Bundesrat Stich, erhöhen Sie den seit 1936 nicht mehr erhöhten Grundzoll für Treibstoffe, und zwar massiv! So erhalten Sie Geld in die allgemeine Bundeskasse und erhalten auch Geld für die Abgeltung der sozialen Kosten des motorisierten Verkehrs.

Wenn ich schon hier bin, sage ich als Flughafenanwohner: Es ist ein Unding, ein Unfug, dass man das Wachstum des umweltschädigenden Luftverkehrs massiv subventioniert, indem man ihm den Treibstoff für 25 Rappen pro Liter abgibt!

Die grüne Fraktion wird einstimmig den Antrag auf Kürzung auf 800 Millionen Franken im Nationalstrassenbau unterstützen.

Mme Aubry: Après le vibrant plaidoyer de M. Frey Claude, que peut-on encore dire? Je suis cependant obligée de défendre ma proposition.

Vous avez entendu que notre Conseil ainsi que le Conseil des Etats ont accepté l'an passé les motions Kohler Raoul et Cavadini Jean demandant l'achèvement des routes nationales d'ici l'an 2000. La discussion, la semaine dernière, au Conseil des

Etats nous a démontré qu'en abaissant encore de 100 millions le projet de budget de construction des routes nationales on ne tient pas du tout compte de l'impératif de ces deux motions. A quoi sert donc une motion dans l'un ou l'autre conseil? Qui plus est, on s'en moque éperdument puisqu'on enlève encore une somme importante à ce qu'avait prévu le Conseil fédéral, soit 1 milliard 395 millions.

Mais quelque chose a changé et je tiens à vous en avertir. Depuis le 3 décembre – et ce n'était pas prévu durant l'élaboration du budget – l'accord sur le transit a été paraphé à Bruxelles avec la Communauté européenne. On peut y lire, à l'article 10, page 15, ce qui suit: «A cet effet, les autorités suisses prennent les mesures suivantes, à l'instar de la suppression par le Conseil fédéral de l'émolument pour dépassement de poids en zone frontalière, entrée en vigueur le 6 février 1990.» On parle d'«achèvement et d'amélioration du réseau des routes nationales». Ce traité a été paraphé au nom du Conseil fédéral par M. Ogi, conseiller fédéral et l'accord est conclu pour une durée de douze ans.

Or, comment la Suisse va-t-elle respecter l'accord qu'elle vient de signer avec la Communauté si elle remet aux calendes grecques la construction de ses routes nationales? Notre grand argentier, le conseiller fédéral Stich, allègue continuellement que la Confédération manque d'argent, alors que le fonds routier s'élève à 1,7 milliard au moins et qu'il a d'ailleurs été constitué dans ce but. On sait aussi que la surtaxe sur les carburants rapporte chaque année plus d'un milliard de francs, surtaxe liée d'ailleurs à la construction des routes nationales selon l'article 36ter de la constitution qu'on semble continuellement oublier et occulter. L'argent est donc à disposition sans toucher au budget de la Confédération. Nous l'avons d'ailleurs entendu à diverses reprises à cette tribune. C'est une des raisons pour lesquelles je demande même davantage que ce que nous proposait le Conseil fédéral, soit une augmentation de 150 millions par rapport à lui-même.

Au nombre des raisons évoquées, je vous ai rappelé les deux motions, mais il y a également la votation populaire du 1er avril 1990, dite du «Trèfle à 3», qui a démontré que le peuple suisse voulait l'achèvement du réseau national. Refuser aujourd'hui les sommes nécessaires à ces constructions, c'est aller non seulement contre la volonté du peuple mais aussi contre celle du Parlement, et c'est également priver toujours les mêmes régions, à savoir la Suisse romande, le Jura bernois, et les mêmes cantons si nous pensons aux routes Yverdon–Morat, Yverdon–Soleure, Sion–Brigue, ou à la Transjurane. Malheureusement, ce sont les bien-nantis – les «écologues» et les verts du canton de Zurich – qui viennent ici supprimer nos crédits et nous donner des leçons! Ceci est à mes yeux inacceptable, car c'est aller à l'encontre de la volonté du Parlement et de la volonté du peuple suisse.

Enfin, dernière raison, le ralentissement de l'économie, plus particulièrement dans le domaine de la construction, qui touche également les mêmes régions. On a prévu un programme de relance pour lutter contre le chômage dans d'autres domaines. Le seul fait de continuer le programme des routes nationales insufflerait une vitalité bien nécessaire à la construction. Je vous demande de comprendre que l'on est en train de jouer la «sinistrose», alors que, dans ce secteur, l'argent est là et que nous ne creusons pas un trou. Peut-être devrions-nous, comme l'a dit tout à l'heure M. Meier Hans, augmenter de quelques centimes la surtaxe sur l'essence à partir de 1993 afin de maintenir ce fameux fonds routier et d'achever ce qui est commencé.

Nous avons parlé de gigantesques projets, comme RAIL 2000 ou les nouvelles transversales alpines, et nous hésitons à terminer, selon la volonté tant du peuple que du Parlement, un réseau routier national projeté depuis longtemps. En outre, nous violons l'accord sur le transit passé avec la Communauté européenne, au risque de voir la Suisse montrée du doigt parce qu'elle ne respecte pas ses engagements.

Je terminerai en vous demandant instamment de ne pas creuser davantage un fossé entre Suisse alémanique et Suisse francophone et de nous accorder ce qui nous revient de droit car nous payons la surtaxe sur les carburants, depuis fort longtemps, tout comme les bien-nantis qui se sont exprimés à

cette tribune. Je vous rappelle également que nous ne pouvons pas violer l'article 36ter de la constitution.

Dünki: Die LdU/EVP-Fraktion schlägt Ihnen vor, die Ausgaben für den Nationalstrassenbau auf 1 Milliarde Franken zu beschränken. Unsere Fraktion hat in den letzten Jahren wiederholt vor der Aufblähung der Strassenausgaben gewarnt. Diese Aufblähung hat zusammen mit der Ausgabenfreudigkeit des Parlamentes in anderen Bereichen zum heutigen beklagenswerten Zustand der Bundesfinanzen geführt. Im Sinne unseres Rückweisungsantrages, den Sie abgelehnt haben, beantragen wir heute lediglich eine Kürzung.

Ich bitte Sie dringend, nicht auf die alte Leier mit der Ablehnung der Kleeblatt-Initiative zurückzukommen. Das Volk hat damals über den Gesamtumfang des Nationalstrassennetzes entschieden. Wir akzeptieren diesen Entscheid. Wir können aber nicht akzeptieren, dass der damalige Volksentscheid in einen Entscheid über das Ausbautempo uminterpretiert wird. Wenn Sie einen solchen Entscheid wollen, müssen Sie zum Beispiel mit einer Volksinitiative eine Abstimmung provozieren. Wir wollen nicht die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes verhindern, das müssen Sie uns einfach glauben. Wir sind verfassungstreue Demokraten, welche Volksentscheide respektieren, auch wenn sie nicht in unserem Sinne ausgefallen sind. Unser Antrag ist einzig und allein finanzpolitischer Natur.

Die Fraktion der Auto-Partei hat ein ausgeglichenes Budget verlangt. Wenn ihre Vertreter konsequent sind, müssen sie unserem Kürzungsantrag zustimmen. Unsere Fraktion hat bei allen anderen Forderungen, die zum Teil materiell verständlich und ausgewiesen sind, konsequent nein gesagt. Das fiel uns manchmal sehr schwer. Wenn wegen der schlechten Finanzlage des Bundes alle zurückbuchstabieren müssen, ist es nur recht und billig, wenn jetzt beim Strassenbau die gleiche Haltung eingenommen wird. Wenn wir es nicht tun, sind wir unglaubwürdig. Eine Notlage entsteht dadurch nicht. In vielen Voten habe ich das Wort «masshalten» gehört. Auch der öffentlichen Verkehr ist davon betroffen. Ich sehe nicht ein, warum das nicht auch beim Strassenbau Gültigkeit haben soll.

Ich lade Sie ein, unserem Antrag zu folgen. Das Kässeli für die teuren Bauten ist sowieso bald leer. Eine Erhöhung des Treibstoffzollzuschlages wollen die Automobilisten auch nicht, also sollten wir mit unserem Geld haushälterisch umgehen und etwas mehr strecken, die Bauten auf eine längere Dauer verschieben; dann bekommen wir auch hier wieder Ordnung. Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung.

On. Cavadini Adriano: La mia proposta ha due obiettivi: quello di consentire una realizzazione rapida delle strade nazionali, e non sto qui a ripetere gli argomenti che sono stati già sviluppati da chi mi ha preceduto, in particolare dal collega Frey Claude, ma anche un secondo obiettivo che interessa particolarmente il Cantone Ticino e sul quale voglio attirare la vostra attenzione.

Nell'importo previsto dal Consiglio federale – e vorrei poi qui avere la conferma da parte dell'on. Stich – sono incluse anche le spese per realizzare la protezione contro i rumori lungo la rete autostradale. E per il Cantone Ticino sono previsti lavori importanti, non soltanto nella regione di Chiasso – voi tutti sapete i problemi di concentrazione del traffico nazionale e internazionale che c'è in questa regione – ma anche nella regione di Bellinzona: durante una giornata normale a Bellinzona transitano 25 000 auto e d'estate 40 000 automezzi al giorno.

Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, d'accordo con l'ufficio federale competente, ha predisposto un programma per costruire dei ripari contro i rumori e di cominciare i lavori all'inizio del prossimo anno nella regione di Bellinzona. Se il credito viene ridotto, ecco che questi lavori non potranno essere iniziati e che i lavori in corso, soprattutto nel Sottoceneri, saranno prolungati e dureranno più a lungo.

Ora io vorrei rendervi attenti che la nostra decisione arrischia di essere in contraddizione con un'altra politica della Confederazione, quella che vuole che si limitino le immissioni, che si riducano i rumori. E se noi, quindi, togliamo questi soldi, non permettiamo di realizzare delle infrastrutture che sarebbero e

sono necessarie in funzione delle ordinanze federali contro i rumori. Quindi c'è una politica contraddittoria, e non dimenticate ancora che, in fondo, tutte queste spese sono pagate dai proventi dei dazi sui carburanti.

Ich möchte von Herrn Stich wissen, ob im ursprünglichen Betrag auch die Mittel für die Lärmschutzmassnahmen für den Kanton Tessin enthalten sind. In diesem Fall werde ich meinen Antrag zurückziehen. Vergessen Sie aber nicht, dass die vorgesehenen Einnahmen im Jahre 1992 für Basis- plus Treibstoffzuschläge ungefähr 2,6 Milliarden Franken ausmachen. Alle Ausgaben für den Strassenbau, die auf Seite 528 aufgeführt sind, belaufen sich insgesamt ebenfalls auf ungefähr 2,6 Milliarden Franken. So werden die vorgesehenen Einnahmen die vorgesehenen Ausgaben decken, und wir haben noch eine Reserve von fast 2 Milliarden Franken.

Bevor ich meinen Antrag zurückziehe, erwarte ich in diesem Fall von Herrn Bundesrat Stich eine Antwort. Ich bitte Sie, diese Beträge nicht zu reduzieren, weil ansonsten diese Lärmschutzmassnahmen im Kanton Tessin im nächsten Jahr nicht mehr realisiert würden – insbesondere in Bellinzona – und die anderen Massnahmen, die bereits im Gange sind, noch verlangsamt würden.

M. Zwahlen: Les diverses propositions présentées aujourd'hui sous la rubrique des routes nationales sont fantaisistes, voire dangereuses. Elles vont du simple au double, puisque Hans Meier parle de 800 millions alors que Geneviève Aubry propose 1,5 milliard, ce qui est beaucoup plus réaliste.

Monsieur Meier, nous sommes élus également pour éviter que nos régions se meurent d'asphyxie, non pas à cause du CO₂, tout simplement par manque d'oxygène dans notre économie. Or, jusqu'à preuve du contraire, la route reste un élément essentiel dans le maintien, et pas seulement dans le développement de l'économie. Si nous voulons éviter un dépeuplement de nos régions, il faut absolument et de toute urgence terminer le réseau routier.

Bien sûr, beaucoup d'entre vous seraient-ils probablement intéressés à venir se ressourcer dans nos régions lorsqu'elles seront dépeuplées et où, peut-être, quelques indigènes seront restés pour entretenir le paysage!

Au nom du groupe PDC, je vous recommande vivement de soutenir la proposition de la majorité du Conseil national, soit 1,279 milliard. Nous sommes d'avis que ce montant constitue le strict minimum en dessous duquel nous ne saurions descendre si nous voulons rester crédibles, eu égard aux décisions antérieures du peuple suisse et des Chambres. Je ne développerai pas les arguments avancés par M. Frey Claude, soit les votations du 1er avril 1990 sur le «Trèfle à 3», les motions Kohler et Cavadini Jean, et le financement de la construction des routes nationales assuré par la taxe sur les carburants. Le peuple ne comprendrait vraiment pas que cet argent soit détourné de sa destination. En dessous de la somme de 1,279 milliard, nous ne respecterions pas la volonté populaire et nous serions absolument inconséquents par rapport aux décisions des Chambres.

Au sein du PDC, il existe une forte minorité en faveur de la proposition du Conseil fédéral d'un crédit de 1,395 milliard. En son nom et à titre personnel, je vous recommande de soutenir cette proposition. En effet, si nous consacrons moins de 1,4 milliard par année aux routes nationales, ce n'est pas en l'an 2000, comme l'a souligné Claude Frey, mais en 2015 que le réseau sera terminé et, alors, nos régions auront subi une destruction irréparable.

Vous le savez, la Suisse romande est particulièrement visée. L'économie de nos régions est en difficulté depuis longtemps. Elle souffre d'un manque flagrant d'infrastructures routières. La Transjurane, par exemple, dont la construction a démarré avec vingt ans de retard, est une stricte nécessité pour sortir nos vallées de l'isolement. Il n'y a plus de temps à perdre. La Suisse alémanique s'est servie la première, et c'est chez vous que nous trouvons la plus forte opposition à l'achèvement du réseau des routes nationales: c'est un peu fort! Vous l'admettez. Et les discours sur la protection de la nature ont des limites. Nous avons déjà vécu les disparités entre les investissements à Kloten et à Cointrin, cela suffit!

Vous devez comprendre que tout nouveau retard entraverait le développement harmonieux du pays et, à terme, risquerait de diviser nos régions en contrées urbaines riches et bien équipées, et en d'autres, marginales et sous-développées, ou plus précisément, dans le cas particulier, diviserait encore davantage la Suisse romande et la Suisse alémanique. Ce phénomène constitue déjà un problème en Suisse que nous ne devons pas aggraver.

Je vous rappelle la position du PDC qui vous recommande de soutenir au minimum le crédit de 1,279 milliard. A titre personnel et au nom de la minorité de mon groupe, je me permets d'insister et de vous prier de voter le crédit de 1,395 milliard proposé par le Conseil fédéral, qui est très réaliste. Une petite parenthèse pour vous promettre qu'avant de prendre la parole je n'avais pas consulté ma collègue Geneviève Aubry, avec laquelle je suis d'accord.

M. Friderici Charles: En page 19 du message sur le budget, le Conseil fédéral mentionne: «Si les recettes affectées provenant des droits d'entrée sur les carburants excèdent les dépenses qu'elles sont censées financer, le surplus est versé au financement spécial «circulation routière» qui alimente à son tour, le cas échéant, les prélèvements visant à couvrir des dépenses excédentaires.» On entend ainsi garantir la continuité du financement du réseau routier par le produit du droit d'entrée sur les carburants. Alors que le Conseil fédéral lui-même l'admet, il est clair que les investissements qui concernent le réseau routier et spécialement le réseau des routes nationales devraient faire l'objet d'un traitement budgétaire séparé, ceci conformément aux objectifs visés par la constitution de cette provision «circulation routière». En ce sens, avant même son traitement par notre conseil, nous pouvons affirmer que la motion déposée le 7 mars de cette année par M. Fischer-Seengen est parfaitement justifiée.

Cinq autres éléments principaux militent en faveur d'une solution permettant de traiter des investissements et de l'entretien du réseau routier de manière autonome: 1. Le respect de cette affectation constitutionnelle précise, voulue et confirmée à maintes reprises par le peuple et les cantons, des droits de douane de base et de l'entier de la surtaxe sur les carburants. La réduction des investissements, alors que les moyens financiers existent, pourrait être assimilée à un détournement de fonds.

2. L'année dernière, nos deux Chambres ont accepté les motions Cavadini Jean et Kohler Raoul demandant un achèvement du réseau des routes nationales avant l'an 2000. Si nous ne voulons pas nous déjuger aux yeux des citoyens qui ont, par ailleurs, confirmé au travers des dernières élections fédérales leurs options en matière de politique routière, nous devons respecter les engagements pris.

3. La création de la provision dont fait état le Conseil fédéral devrait en outre permettre son utilisation en période de basse conjoncture – pour ne pas parler de crise conjoncturelle – afin d'agir d'une manière anticyclique et de relancer une industrie de la construction et du génie civil actuellement en mauvaise posture. Une telle pratique permettrait d'autre part d'adjuger des travaux dans des conditions particulièrement favorables et de maintenir des places de travail.

4. Des contacts étroits ont déjà été pris avec les organisations routières au plus haut niveau, afin de connaître leur position sur une éventuelle hausse des droits de base et de la surtaxe sur les carburants. Les réponses des associations consultées ont été claires: elles sont d'accord d'entrer en matière, à condition que les fonds affectés ne soient pas détournés de l'usage prévu par la Constitution fédérale. Si nous ne voulons pas que ces associations lancent un référendum lorsque le Conseil fédéral voudra augmenter les droits de douane ou la surtaxe sur les carburants, nous devons marquer ici notre volonté de respecter l'affectation constitutionnelle des fonds destinés à la construction routière.

5. La Suisse et la Communauté européenne paraphaient mardi dernier – comme l'a dit Mme Aubry – un accord international sur le transit qui stipule à son article 10, alinéa 2, que les autorités suisses s'engagent à achever et à améliorer le réseau des routes nationales. Nous devons donc, par respect

d'engagements internationaux, dont l'encre n'est pas encore tout à fait sèche, utiliser les moyens financiers affectés conformément aux buts pour lesquels ils ont été prélevés.

Le groupe libéral est préoccupé par la situation conjoncturelle difficile que connaît actuellement la Suisse romande, et ceci spécialement dans la construction et le génie civil. A ce titre, j'ouvre une parenthèse et puis vous affirmer qu'il ne se passe pas de jours sans que je ne reçoive, en qualité de chef d'entreprise, des offres spontanées d'emploi, parmi celles-ci quelques-unes émanant de collaborateurs qui ont travaillé depuis plus de dix ans, voire plus de vingt ans, dans la même entreprise.

Ce matin, M. Jacques Martin, conseiller aux Etats et conseiller d'Etat vaudois, interrogé par la Radio Suisse Romande, a révélé que le chiffre du chômage à fin novembre dans le canton de Vaud était supérieur de 700 unités au chiffre à fin octobre. Le canton de Vaud qui serait très profondément affecté par une diminution des crédits accordés à la construction routière connaît un chômage qui atteint 2,9 pour cent de sa population active.

Pour cette raison, le groupe libéral soutient la proposition de Mme Aubry.

M. Etique: Au nom du groupe radical-démocratique, je vous demande instamment de voter en faveur de la proposition de la minorité I, c'est-à-dire d'affecter un montant de 1,395 milliard de francs à la construction des routes nationales. Je ne reprendrai pas les arguments pertinents et excellentement développés tout à l'heure par M. Frey et je me contenterai, vu le temps limité qui m'est imparti, de faire trois remarques: premièrement, Monsieur Dünki, on n'ose pas dire que la situation des finances fédérales s'est dégradée à cause de notre politique routière puisque, vous le savez bien, les dépenses routières sont financées par les droits d'entrée sur les carburants. Deuxièmement, à M. Meier Hans qui a parlé de la motion Cavadini Jean en termes peu flatteurs, je dirai qu'elle est l'expression de la volonté populaire telle qu'elle s'est exprimée lors de la votation sur les initiatives du Trèfle à quatre puis à trois feuilles. Les citoyens ont montré clairement leur volonté d'en finir rapidement avec le réseau des routes nationales, souhaitant que celui-ci soit achevé à l'horizon 2000.

Troisièmement, Madame Leemann, vous ne pouvez pas régler les problèmes de pollution dont vous souffrez dans la région de Zurich – par exemple en raison de votre surindustrialisation et de votre réseau autoroutier très développé – sur le dos des régions périphériques de la Suisse, sur le dos des Broyards, sur le dos des Jurassiens, sur le dos des Vaudois, par exemple. Il y a ici une question d'équité, il y a une question de justice distributive en matière de crédits routiers. La Suisse romande, dans laquelle les trois quarts des projets doivent être encore réalisés, doit bénéficier de crédits en quantité suffisante pour que le réseau soit achevé dans les meilleurs délais. Il en va du sens de notre solidarité confédérale que vous allez certainement comprendre dans votre majorité.

Fischer-Seengen: Ich bitte Sie, zum allermindesten die Minderheit I (Frey Claude) zu unterstützen. Herr Jaeger hat sich grosse Mühe gegeben, uns Bürgerlichen ein schlechtes Gewissen anzuhängen und uns vorzuwerfen, wir seien im Begriff, nach der Landwirtschaftspolitik den zweiten Sündenfall zu begehen.

Herr Jaeger, Ihre Warnung stösst ins Leere. Ich bitte Sie, folgende Fakten zur Kenntnis zu nehmen:

1. Der Antrag der Minderheit I entspricht demjenigen des Bundesrats; wir gehen nicht über den Antrag des Bundesrats hinaus.

2. Die Strassenbenützer haben die Mittel, welche für den Strassenbau nötig sind, vorfinanziert. Es ist richtig und entspricht dem Gebot von Treu und Glauben, dass sie zweckgebunden gebraucht werden.

3. Die Motionen Kohler und Cavadini Jean sind von beiden Räten überwiesen worden. Ich frage mich, wie es um das Demokratieverständnis von Herrn Jaeger steht, der nun kühl behauptet, sie seien nicht erfüllbar. Sie sind schon erfüllbar, wenn man wirklich will!

4. Die Erwähnung der Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen, Herr Dünki, ist keine alte Leier, sondern es gilt, daran zu erinnern, dass das Schweizervolk die Vollendung des schweizerischen Nationalstrassennetzes will. Ich darf auch an die N 3 im Kanton Aargau erinnern, die im Bau ist und deren Realisierung verzögert werden müsste, wenn wir diese Mittel nicht bewilligen würden.

5. Die Anpassung der Treibstoffzölle wird immer wieder von allen Seiten verlangt; die Gegenleistung soll aber verweigert werden. Man kann eine Kuh doch nicht dauernd melken, ohne sie gelegentlich auch wieder mal zu füttern. Ich persönlich habe Verständnis für eine Erhöhung der zweckgebundenen Treibstoffzollzuschläge, wenn die Reserven tatsächlich einmal abgebaut sein werden.

6. Die Beschäftigungssituation in unserem Lande ist so, dass wir, wenn wir das Gebot des antizyklischen Verhaltens einhalten wollen, nicht ausgerechnet bei diesen Investitionsaufgaben, für welche die Mittel vorhanden sind, bremsen sollten. Das wäre ein falsches Verhalten.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat und der Minderheit I zuzustimmen.

Scherrer Jürg: Die Fraktion der Auto-Partei wird dem Antrag Aubry zustimmen. Ich bitte den Rat, dasselbe zu tun und auf keinen Fall auf den Antrag der Minderheit I bzw. den Vorschlag des Bundesrats einzugehen.

Das Volk hat die Kleeblatt-Initiativen abgelehnt, also der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes klar zugestimmt. Dieser Rat hat die Motionen Cavadini Jean und Kohler überwiesen. Diese Mehrheitsbeschlüsse sind für Bundesrat und Parlament verbindlich, also muss ihnen nun Folge gegeben werden.

Ein Wort an die Sozialisten: Sie verlangen den vollen Teuerungsausgleich für die Arbeitnehmer, Sie verlangen sogar Lohnerhöhungen, und Sie verlangen im gleichen Atemzug auch noch eine Reduktion der Arbeitszeit. So weit, so gut, dagegen ist nichts einzuwenden. Dann müssen Sie aber auch akzeptieren, dass die Leute im Rahmen ihrer zusätzlichen Freizeitaktivitäten die Mobilität auf der Strasse erhöhen. Der Verkehr wird wachsen, ob sie ihn nun behindern, schikanieren oder ausbeuten. Wir müssen diesen Verkehr möglichst energiesparend, umweltschonend und sicher abwickeln.

Die Sozialisten und die Grünen, u. a. Herr Hans Meier, wollen weniger Unfälle und eine sauberere Luft – wir auch. Aber im Gegensatz zu ihnen haben wir die Sache vorher analysiert und wir haben Fakten und Zahlen, die zwei Sachen eindeutig zeigen: Auf Autobahnen wickelt sich der Verkehr rund fünfmal sicherer ab als auf Gemischtverkehrsstrassen. Das System Mensch/Auto/Autobahn ist – was Unfälle betrifft – sogar sicherer als der öffentliche Verkehr, ob Sie das nun glauben oder nicht. Auch die Luftbelastung sinkt auf Autobahnen drastisch gegenüber der Luftbelastung durch den Innerorts- und Ausserortsverkehr.

Wenn keine Autobahnen mehr gebaut werden, muss auch der Benzinzollzuschlag abgeschafft werden. In diesem Zusammenhang habe ich eine konkrete Frage an Herrn Bundesrat Stich: Wo ist eigentlich das Sparbüchlein des Schweizer Autofahrers, auf dem die knapp 3 Milliarden Franken aus dem Benzinzollzuschlag liegen, die ja für Bau und Unterhalt der Autobahnen reserviert sind? Ich möchte dieses Sparbüchlein gerne einmal sehen bzw. von Ihnen, Herr Bundesrat, erfahren: Wo ist eigentlich dieses Geld?

Herr Dünki hat uns vorgeworfen, wir wollten ein ausgeglichenes Budget. Das stimmt. Sehen Sie, man kann das Budget auf diesem oder auf anderen Budgetposten ausgleichen. Mir fällt auf – ich sage das in dieser Session zum zweiten Mal –: Das Defizit des Bundes ist immer ungefähr gleich gross wie das Defizit der SBB. Also sorgen wir zuerst einmal beim öffentlichen Verkehr, bei den SBB und bei den konzessionierten Transportunternehmen, für eine Kostendeckung, und dann haben wir auch ein ausgeglichenes Budget.

Beim Strassenbau zu sparen, das ist das Falscheste, was Sie machen können. Die Bahn bewältigt nämlich nur etwa 10 Prozent des gesamten Personenverkehrs in der Schweiz, während die Strassen über 82 Prozent übernehmen. Das sind die Tatsachen. Also müssen die Prioritäten richtig gesetzt werden.

Leuenberger Ernst: Etwas Einfältigeres als das, was Sie oben über Freizeitverhalten zu hören bekamen, habe ich in meinen acht Jahren hier in diesem Saal noch nie gehört. Ich bin Gewerkschaftssekretär, ich werde mich weiter für Arbeitszeitverkürzungen einsetzen. Wenn ich aber einmal nur den Hauch einer Ahnung hätte, dass die Leute die Freizeit nur dazu benützen wollten, um ein bisschen «möm-möm-möm» zu machen, dann würde ich die Arbeitgeber bitten, die Arbeitszeit zu verlängern.

Jetzt zur seriösen Sache. Es muss festgestellt werden – und das ist für mich eine grosse Sorge –, dass mit dem vorherigen Entscheid dieses Rats eigentlich der ganze «Ausgabenwachstumsbremskurs» verlassen wurde. Das ist zu bedauern. Aber Mehrheitsentscheide – das haben Sie betont – sind zu akzeptieren.

Was ich aber in diesem Zusammenhang ganz besonders bedaure: Die bürgerlichen Mehrheitsführer haben in der Finanzkommission sehr laut und sehr deutlich von Ausgabenwachstumsbremse geredet, in der vorherigen Debatte waren sie sehr zurückhaltend; vom Freisinn – dessen Mitglieder in der Finanzkommission den Sparkurs vertreten haben – habe ich niemanden gehört. In der jetzigen Nationalstrassendebatte habe ich auch keinen Mehrheitsführer des Freisinns gehört, der Sparen gepredigt hätte. Ich muss Sie warnen: Wenn Sie das als Auftakt zur Bundeshaushaltsanierung, zur grossen Spardebatte verstehen, wenn Sie glauben, Sie könnten uns verpflichten, auf gewisse Ausgaben zu verzichten, und dann so gegen Schluss, wenn es um die grossen Hundert-Millionen-Brocken geht, könnten Sie sich vornehm zurücklehnen und den Dingen einfach ihren Lauf lassen und Ihre Auto-Fraktion wirken lassen, dann haben Sie sich gründlich getäuscht. Sie müssen sich sehr genau überlegen, was Sie jetzt tun wollen: Die Abstimmung bestimmt im wesentlichen das Klima, das dann vorherrschen wird, wenn wir über die grossen Sparpakete diskutieren. Das musste gesagt sein.

Namens der sozialdemokratischen Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit II (Leemann) zuzustimmen, auf keinen Fall aber dem Antrag der Minderheit II (Frey Claude) oder gar den weiter gehenden Anträgen Cavadini Adriano oder Aubry zu folgen.

Ich darf Sie daran erinnern, dass nach meinen bescheidenen Informationen der Antrag des Bundesrates zu diesem Budgetposten lautet: 1279 Millionen Franken und nichts anderes. Es gab einen ursprünglichen Antrag; aber meines Wissens gilt jetzt der Betrag, den ich genannt habe.

Was mich sehr beschäftigt – das gestehe ich –, das sind die Klagen aus der Romandie, man vernachlässige die Autobahnanlagen der Romandie. Ich bitte Sie, meine Damen und Herren aus der Romandie, vielleicht doch zur Kenntnis nehmen zu wollen, dass es nicht das erste Mal ist, dass wir Sozialdemokraten dafür plädieren, dass man mit der Milliarde Franken, die unter dem Titel «Nationalstrassen, Bau» auf jeden Fall bewilligt wird, Schwerpunkte setzt. Ich bitte den Herrn Bundesrat inständig, sich im Kollegium dafür einzusetzen, dass das auch tatsächlich passiert. Ich erkläre hier: Wir Sozialdemokraten haben gar nichts dagegen, wenn diese Schwerpunkte sich ausschliesslich in der Romandie befinden. Ich darf Sie auch daran erinnern, dass wir Sozialdemokraten seinerzeit, als ein Verbot der Transjurane als eine der Kleeblatt-Initiativen noch auf dem Tisch des Hauses lag, massgebend mitgewirkt haben, die Initianten davon zu überzeugen, diese Initiative zurückzuziehen. Wir akzeptieren, dass die Leute aus dem Kanton Neuenburg ihre N 5 entlang des Neuenburger Sees dringend wünschen. Wir haben nichts dagegen, dass dort bauliche Schwerpunkte gebildet werden. Wir haben auch nichts dagegen, dass im Kanton Waadt die Arbeiten an der N 1 vorangetrieben werden. Es wäre das Falscheste, was man tun könnte, mit der finanzpolitischen Debatte einen «Röstigraben» aufreissen zu wollen. Wir Sozialdemokraten wollen das jedenfalls nicht.

Ich bitte Sie eindringlich, dem Antrag der Minderheit II (Leemann) zuzustimmen.

Blocher: Nachdem Herr Ernst Leuenberger als Gewerkschafter bereit ist, die Arbeitszeit zu verlängern, kann ich ihm auch mitteilen, dass die SVP-Fraktion mehrheitlich bereit ist, dem

Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Eine Minderheit der Fraktion ist für den ursprünglichen Antrag des Bundesrates.

Ich bin der Auffassung, dass wir auch in einer Zeit der Rezession, wo natürlich auch der Nationalstrassenbau Arbeit bedeutet, dem Mehrheitsantrag zustimmen können. Warum? Es ist in der Untergruppe, die sich mit diesem Problem beschäftigt hat, auch der Vorschlag gemacht worden, dem ursprünglichen Antrag des Bundesrates zuzustimmen und gleichzeitig die entsprechenden Benzinpreiserhöhungen zu beantragen. Eine Benzinpreiserhöhung von z. B. 20 Rappen macht einen Teuerungsschub von 0,5 Prozent aus.

Es ist bekannt, dass der Bundesrat noch aus anderen Gründen den Benzinpreis erhöhen will. Zusammen ergäbe das dann 40 Rappen und brächte einen einprozentigen Teuerungsschub. Das erachten wir in der jetzigen Zeit als nicht verantwortbar. Nun kann man dem höheren Programm auch ohne diese Erhöhungen zustimmen. Dann wird es aber im nächsten Jahr oder im übernächsten Jahr nötig sein. Aber mit dem reduzierten Programm schaffen wir es länger ohne Preiserhöhungen. Darum ist es verantwortbar, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Den Anträgen zuzustimmen, die noch weiter reduzieren möchten, ist meines Erachtens unverantwortbar. Da wären dann bereits bestehende Baustellen betroffen, und die Bauten sollten fertiggestellt werden können. Auch als Zürcher weiss ich, dass es ein Problem bleibt. Wir haben die N 4 im Knonauer Amt, die davon betroffen ist, und unser Baudirektor, der unserer Partei angehört, sagt mit Recht, das sei ein Nachteil.

Ich bin der Auffassung, wir müssen im Interesse der ganzen Sache jetzt diesen Nachteil in Kauf nehmen, und ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der SVP-Fraktion, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Frey Claude, porte-parole de la minorité I: Je ne peux pas laisser passer un des arguments répétés régulièrement par M. Blocher. Monsieur Blocher, ce n'est pas en avançant constamment des choses fausses que vous les rendrez justes! Ce n'est pas de cette façon que vous arriverez à convaincre! Vous essayez de faire peur en affirmant qu'il faudra augmenter le prix de l'essence. Je vous rappelle que le financement a été examiné en commission dans la version du Conseil fédéral, soit 1,395 milliard. Pour 1992, le financement est assuré: la réserve comprend 1,750 milliard de francs. Par conséquent, la question de l'augmentation du prix de l'essence ne se pose pas maintenant.

En ce qui concerne la surtaxe, il est vrai que si l'on poursuit les chantiers à un rythme normal il faudra – parce que la provision sera épuisée en 1993 – agir sur la surtaxe et que cela représenterait dix centimes, mais pour 1993, et non pour 1992.

Ce qui serait inconcevable, c'est que l'on réduise ce financement maintenant et que, simultanément, le Conseil fédéral augmente la taxe sur l'essence. Vous expliquerez alors cette conception surréaliste, complètement baroque, où l'on augmentera la taxe sur l'essence et l'on baissera l'effort de construction des routes. Je vous souhaite bien du plaisir pour l'expliquer!

Jaeger, Berichterstatter: Von der Lobby, die jetzt gesprochen hat, können unsere Agrarfreunde nur noch lernen. Da haben wir noch einiges mehr gehört; und es ist noch einiges mehr passiert als das, was wir hier sonst schon erlebt haben.

Zur Situation: Wir haben verschiedene Anträge, die über das hinausgehen möchten, was wir – die Kommissionsmehrheit und der Bundesrat – vorschlagen. Damit, Herr Fischer-Seengen, muss ich gleich eine – ich werde das noch verschiedene Male machen – Falschmeldung von Ihnen richtigstellen: Der Bundesrat unterstützt die 1,279 Milliarden Franken (Pos. 4600.001) und die 45 Millionen (Pos. 4600.002) Franken. Das andere, was Sie gesagt haben, stand im ursprünglichen Entwurf des Bundesrats, den der Bundesrat aber fallengelassen hat. Der Bundesrat, d. h. der Departementsvorsteher, hat in der Kommission ausdrücklich gesagt: Wir können dem zustimmen, was Ihre Kommission, die Finanzkommission, mehrheitlich als mittleren Antrag vorschlägt. Es macht uns keine

Freude, hat der Departementsvorsteher gesagt, aber wir können damit leben. Das ist der Antrag des Bundesrats, und das ist auch der Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit. Das war ein Punkt.

Wir haben die Anträge von Frau Aubry und von Herrn Cavadini Adriano. Ich nehme an, beide Antragsteller wollen damit ein Gegengewicht zu den Anträgen der Kommissionsmehrheit setzen oder allenfalls zu noch weiter gehenden Kürzungsanträgen der Minderheit II der Kommission respektive einzelner Ratsmitglieder. Die Anträge Aubry und Cavadini Adriano gehen derart weit über das hinaus, was wir in der Kommission vorgeschlagen haben, dass sie wahrscheinlich kaum eine Mehrheit im Rat finden werden. Ich bitte Sie, sie abzulehnen.

Auf der anderen Seite haben wir Kürzungsanträge von seiten der Grünen, von Herrn Hans Meier, aber auch aus der LdU/EVP-Fraktion und von der Minderheit II (Leemann). Diese Kürzungsanträge sind ganz sicher auf ihre Art und Weise politisch bedingt, genauso wie die Anträge Cavadini Adriano und Aubry. Wir haben in der Kommission derart weit gehenden Kürzungsanträgen nicht zugestimmt, weil damit laufende Projekte unterbrochen und vor allem auch Umweltschutzbauten zurückgestellt werden müssten. Das war der Grund, warum wir die weiter gehenden Kürzungsanträge abgelehnt haben.

Damit komme ich zu den wichtigsten Anträgen, zu demjenigen des Ständerats, der von niemandem aufgenommen wurde, sowie zum Antrag von Herrn Frey Claude respektive der Minderheit I.

Auch in der Kommission wurde über die Beschäftigungssituation gesprochen. In der jetzigen Situation wäre es natürlich günstig, solche Strassenbauten noch mehr zu forcieren. Denken Sie aber daran: Die Beschäftigungseffekte in diesem Bereich des Tiefbaus sind nicht so gross, als dass wir damit nur einen Teil der gegenwärtigen konjunkturellen Not lösen könnten. Das ist eine ganz klare Aussage; sie wird sicher von niemandem, der die Situation einigermaßen kennt, bestritten.

Zur Begründung der Ablehnung des Antrags von Claude Frey in der Kommission. Herr Frey, wir möchten – das betone ich nochmals ausdrücklich – überhaupt keinen Graben zwischen uns und unseren Freunden in der Romandie schaffen. Glauben Sie uns das! Wir haben darüber diskutiert. Wir haben uns tatsächlich grosse Sorgen gemacht, dass es zu gewissen Einbussen kommen könnte. Das ist nun nicht der Fall.

Einiges, was hier falsch gesagt wurde, muss ich richtigstellen. Es wurde gesagt, der Antrag der Kommissionsmehrheit gefährde Bauten in der Romandie. Das stimmt nicht. Ich weise auf eine Aussage der zuständigen Leute im Departement hin: Baubereite Grossprojekte müssen 1992 nicht zurückgestellt werden. Es müssen auch keine laufenden Projekte in der Romandie unterbrochen werden. Das stimmt nicht. Hingegen stimmt es, dass weitere Strassenbauprojekte, die eher für die Zukunft geplant sind, noch etwas länger warten müssen, falls die jetzige Finanzsituation so schwach bleibt. Es geht nicht darum, die Resultate der Kleeblatt-Initiativen zu unterlaufen, es geht auch nicht darum, die Motionen Cavadini Jean/Kohler einfach so über den Haufen zu werfen.

Herr Fischer-Seengen, Sie haben mir mangelndes Demokratieverständnis vorgeworfen. Das ist Ihre Sache. Mit solchen Vorwürfen von Ihnen kann ich leben. Ich möchte Sie aber bitten zu beachten, dass die Realitäten etwas anders aussehen. Wenn Sie den Motionen Cavadini Jean/Kohler in den nächsten Jahren Rechnung tragen wollen, müssen Sie sich bewusst sein, dass damit die Ausgaben für den Nationalstrassenbau nächstes Jahr auf 1,6 Milliarden und bereits in den Jahren 1996/97 auf fast 2,5 Milliarden Franken erhöht werden. Das ist die Realität, Herr Fischer. Es ist nicht richtig zu sagen, es gehe hier um das Demokratieverständnis. Hier geht es darum, was möglich ist. Wir haben das beim damaligen Beschluss noch nicht gewusst. Heute hat sich die Situation geändert; heute können wir nicht mehr in diesem Rhythmus weiterfahren.

Ich komme zum nächsten Punkt: Es wurde immer wieder behauptet, die Strassenbauprojekte, die in Zukunft etwas gestreckt werden müssten, seien alle finanziert. Auch hier muss ich auf die Realitäten hinweisen. Wir haben das gerechnet. Es stimmt, Herr Frey Claude, dass die Tranche für nächstes Jahr

auf diesem Grad noch finanziert ist. Aber ich muss Sie nochmals daran erinnern, dass es um einen dynamischen Prozess geht. Wir können nicht nur das nächste, wir müssen auch die kommenden Jahre ins Auge fassen. Es ist so, dass die Reserve von knapp 2 Milliarden Franken abgebaut wurde und dass wir mit dem Programm Cavadini Jean/Kohler bereits im Jahr 1993/94 auf Null kämen. Nachher würde es in ein Minus hineinwachsen. Bis auf 12 Milliarden Franken minus würde es gehen, wenn wir nicht entsprechende Treibstoffzollerhöhungen vornähmen. Herr Frey, ich muss auch da wieder etwas sachlich richtigstellen: Mit 10 Rappen kommen wir nicht durch. Es braucht 20, 25 oder 30 Rappen. Ich bin überzeugt, dass Sie dann auch nicht mehr mitmachen werden.

Nachdem diese Fakten einigermaßen ins richtige Licht gestellt worden sind, möchte ich zum Schluss an etwas erinnern. Sie können mir nicht vorwerfen, ich hätte mich mehr auf der einen oder anderen Seite engagiert. Ich habe mich überall für Kürzungen eingesetzt, im Interesse eines möglichst guten – unter den schlechten Vorzeichen im Interesse eines möglichst wenig schlechten – Budgetresultats, eines möglichst kleinen Defizits. Und wenn wir nun hingingen und erneut gegenüber der Kommissionsmehrheit um 116 Millionen Franken erhöhten, wären wir bereits wieder bei 290 Millionen Franken; 290 Millionen höher als der Ständerat.

Vorhin habe ich gesagt, wir dürften die Unschuld nicht ganz verlieren. Aber jetzt sind Sie drauf und dran, auch noch das Gesicht zu verlieren! Ich appelliere an die FDP-Fraktion: Denken Sie an Ihren Sparwillen, denken Sie an Ihre Perspektiven zugunsten eines ausgeglichenen Bundeshaushalts, und helfen Sie mit, dass wir nicht über das hinausgehen, was finanzpolitisch noch einigermaßen vertretbar ist!

Ich bitte Sie alle: Helfen Sie mit, dass dieses Budget nicht doch noch zum Desaster wird, denn die Rechnung werden wir später zahlen, als Steuerzahler oder als Bürger wegen den hohen Zinsen und der Inflation.

Ich bitte Sie, auf unserem Kurs zu bleiben und nicht nachzugeben, denn auch hier gibt es für alles gute Gründe. Ich sage Ihnen ganz offen: Ich kämpfe dafür, dass dieses Budgetdefizit kleiner wird, ich kämpfe dafür, dass wir einigermaßen das Gesicht wahren können.

Ich bitte Sie, tun Sie mir das nicht an, geben Sie hier nicht auch noch nach.

M. Darbellay, rapporteur: La commission du Conseil national a présenté un projet de budget qui prévoyait un déficit de 1,135 milliard. Compte tenu des décisions prises jusqu'à maintenant, ce déficit passe à 1,31 milliard.

Le problème que nous examinons maintenant, soit celui des routes nationales: construction et renouvellement, a quelques points communs avec celui que nous venons de traiter. En effet, dans les deux cas, on prend dans le fonds routier. La situation du compte de résultats n'est donc pas influencée. Par contre, le compte financier l'est, et, selon que l'on se montre aujourd'hui plus ou moins généreux, le fonds de réserve durera plus ou moins longtemps. Pour l'année 1991, ce fonds de réserve est censé diminuer d'environ 500 millions de francs, c'est-à-dire passer de 2,2 milliards à 1,7 milliard.

Le Conseil fédéral, en présentant son budget, a eu le souci de tenir compte, d'une part, des motions Kohler et Cavadini Jean et, d'autre part, de l'état du fonds routier. C'est ainsi qu'il a proposé de passer, pour les autoroutes, de 1,34 milliard à 1,395 milliard. Il a augmenté également de 5 millions le montant pour le renouvellement des routes nationales, donc au total plus 60 millions. En revanche, il a diminué de 60 millions la participation proposée pour les routes principales, en passant de 350 à 290 millions. Par conséquent, l'investissement total est identique, mais il est réparti de manière différente pour tenir compte des deux motions.

Au premier essai de rétablissement du budget, le Conseil fédéral a proposé d'abaisser ce montant de 100 millions, conscient à ce moment-là qu'il ne pourrait plus remplir les exigences des motions Cavadini Jean et Kohler. Il a également suggéré de diminuer de 30 millions supplémentaires la participation aux routes principales, pour passer de 350 millions de l'année dernière à 260 millions cette année.

La majorité de la commission est allée plus loin en ce qui concerne les routes nationales, en diminuant encore de 16 millions les montants faisant l'objet de la deuxième proposition du Conseil fédéral. Et nous sommes maintenant en présence de sept propositions, celle de la commission du Conseil national (majorité), 1,279 milliard, trois propositions qui vont au-delà de celle-ci, c'est-à-dire la proposition de la minorité I de la commission, 1,395 milliard, la proposition Cavadini Adriano, 1,450 milliard et la proposition Aubry, 1,5 milliard. De l'autre côté, nous avons également trois propositions: minorité II (Leemann) 1,095 milliard, Alliance des indépendants, 1 milliard, et proposition Meier Hans 800 millions. Eh bien, je crois que l'on peut dire que la vérité se trouve au milieu, dans la proposition de la majorité de la commission du Conseil national qui s'est dit que les motions Cavadini Jean et Kohler, votées par les Chambres, pourraient permettre tout de même de prolonger quelque peu le délai et qu'il était prioritaire de maintenir les chantiers établis à ce jour et de réduire le déficit prévu au départ.

C'est pourquoi la majorité de la commission, ayant pesé toutes les conséquences, vous invite à voter 1,279 milliard.

Bundesrat Stich: Diese Diskussion hat mich an die Diskussion im letzten Jahr erinnert. Im letzten Jahr waren die Argumente ungefähr die gleichen, und sie sind in der Zwischenzeit nicht besser geworden.

Ein Argument, das ich im letzten Jahr gehört habe, waren die Kleeblatt-Initiativen: Die Kleeblatt-Initiativen haben verlangt, dass die Strassen gebaut werden, aber es war nie die Rede davon, in welchem Zeitraum sie fertiggebaut werden müssen. Zu den Motionen Cavadini Jean/Kohler: Auch da muss man wieder einmal festhalten, dass es technisch gar nicht möglich ist, die Nationalstrassen bis ins Jahr 2000 fertigzustellen; auch finanziell nicht, wenn nicht zusätzliche Mittel beschlossen werden. Das sind Dinge, die man sich immer wieder vor Augen halten muss.

Die Entscheidung, die Sie hier treffen, wird aber auch wichtig sein im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Bundesfinanzen. Man kann natürlich davon ausgehen, dass der Bund ein Sparheft führt, aber ich denke, ein Sparheft ist nicht sehr zweckdienlich für den Bund. Es wäre so, wie wenn wir das Geld in einen Spartopf einzahlen oder einlegen würden. Es ist aber nicht so, sondern diese Gelder, die hier zweckgebunden eingezogen werden, sind in der Bundestresorerie. Sie ersparen uns natürlich, je nach dem Stand dieses Kontos, Geldaufnahmen am Kapitalmarkt und Zinskosten zu 6,75 Prozent. Für jede Milliarde sparen wir rund 70 Millionen an Zinsen für den allgemeinen Bundeshaushalt ein. Wenn diese Gelder nicht mehr vorhanden sind, dann müssen wir an den Kapitalmarkt gelangen. Dann wird die Rechnung entsprechend durch höhere Zinsen belastet.

Ich habe gesagt, Ihre Entscheidung sei auch wichtig für das Sparprogramm: Wo soll man eigentlich sparen, wenn man sparen will?

Wenn man der Minderheit I oder Frau Aubry folgt, dann könnte man annehmen, dass die Erhöhung der Staatsquote überhaupt keine Rolle spielt, denn mit mehr Ausgaben – wo immer Sie diese machen – erhöhen Sie die Staatsquote. Sie erhöhen vorerst nicht die Steuerquote, aber Sie erhöhen die Staatsquote, denn das Total sämtlicher Bundesausgaben im Verhältnis zum Bruttoinlandprodukt ist die Staatsquote. Die Staatsquote steigt, und die Steuerquote sinkt, weil sich die Treibstoffzölle und Zollzuschläge laufend entwerten. Wenn Sie so votierten, müssten wir den Schluss ziehen, die Staatsquote spiele keine Rolle und Sie seien grundsätzlich bereit, auch in anderen Bereichen gelegentlich mitzuhelfen, die Steuerquote anzuheben; denn das ist die logische Konsequenz. Wenn man – umgekehrt – kürzen will, kann man Motionen wie jene der Herren Cavadini Jean und Kohler nicht als unabänderlich betrachten. Wenn etwas unabänderlich ist, hätten wir überhaupt nicht die Möglichkeit, Gesetze und Verordnungen zu ändern. Man muss doch die Möglichkeit haben, gescheiter oder bescheidener zu werden. Nur so gelingt es uns, die Staatsquote relativ tief zu halten und damit die Steuerquote nicht zu stark anstei-

gen zu lassen. Aber gerade bei den Strassenausgaben stellen wir von 1990 bis 1992 eine Zunahme der Ausgaben von 22 Prozent fest. Dazu kommt, dass die Rückstellung abgenommen hat: 1990 bereits um 130 Millionen, 1991 um weitere 500 Millionen und 1992 um nochmals 535 Millionen; in drei Jahren also um 1,2 Milliarden Franken.

Wenn Sie die Nationalstrassenkredite wieder um 100 Millionen aufstocken, haben Sie für die Jahre 1990 bis 1992 ein Wachstum von 26 Prozent. Wenn Sie das wollen, können Sie zustimmen. Aber werfen Sie dann dem Bund nicht vor, er betreibe ein unkontrolliertes Ausgabenwachstum! Dann würde die Abnahme der Rückstellung in drei Jahren 1,3 Milliarden Franken betragen.

Die konjunkturellen Argumente zählen meines Erachtens im Strassenbau nicht, weil die Zuwachsraten immer noch sehr, sehr hoch sind und man auf den entsprechenden Baustellen an vielen Orten gar nicht mehr Leute beschäftigen kann. Zudem ist festzuhalten, dass der Strassenbau heute in der Regel kapital-, nicht arbeitsintensiv ist. Man schafft damit primär nicht Arbeitsplätze. Dieses Argument ist deshalb nicht ganz stichhaltig.

Zur Frage von Herrn Cavadini Adriano in bezug auf die Lärmschutzmassnahmen im Kanton Tessin: Diese sind teilweise inbegriffen, der südliche Teil ist inbegriffen, der nördliche Teil ist nicht inbegriffen. Ich begreife, dass der Direktor des Strassenbauamts Ihnen hier nicht besonders entgegenkommt: Er muss letztlich Ihre Motion verwirklichen. Er muss vor allem neue Strassen bauen. Aber das Setzen der Prioritäten ist vor allem Aufgabe des Strassenbauamts, zusammen mit den Kantonen. Nur kann man nicht gleichzeitig alles tun. Das gilt für die Massnahmen in bezug auf den Umweltschutz genauso wie für die Vollendung aller Teilstücke. Man muss hier wirklich Prioritäten setzen.

Wenn der Antrag der Kommissionsmehrheit angenommen wird, müssen keine Baustellen eingestellt werden, sondern man kann mit dem, was angefangen ist, im normalen Umfang weiterfahren. Es ist allerdings nicht möglich, Zusätzliches aufzunehmen; das liegt in der Natur der Sache.

Wenn Sie den Anträgen, die tiefer liegen als der Antrag der Kommissionsminderheit II, zustimmen, müsste die Arbeit auf einzelnen Baustellen reduziert bzw. eingestellt werden.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat bzw. der Kommissionsmehrheit zuzustimmen, denn der Bundesrat hat sich auf Drängen der Finanzkommission des Nationalrats bereit erklärt, so weit entgegenzukommen. Er hat dargelegt, das sei das Maximum dessen, was im Interesse einer Reduktion der gesamten Ausgaben möglich sei.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und alle anderen Anträge abzulehnen.

On. Cavadini Adriano: Per semplificare la votazione, ritiro la mia proposta a favore della minoranza I di Frey Claude. La risposta, tuttavia, del Consiglio federale non mi convince. Ha detto che solo parzialmente sono contenuti i ripari contro i rumori del Cantone Ticino.

Vi faccio notare che in una risposta che ho appena ricevuto dall'Ufficio federale delle strade si può leggere:

«Bei Kürzung des Budgets unter dem Vorschlag des Bundesrats müssen die Lärmschutzmassnahmen Mendrisio–Lugano verlangsamt werden; Chiasso–Mendrisio muss später begonnen werden; Bellinzona–Süd muss für das Jahr 1992 ganz gestrichen werden.»

Quindi vi invito, ich bitte Sie in diesem Moment, die Minderheit I zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Präsident: Wir stimmen über die verschiedenen Anträge ab, und zwar nach der Höhe der Summe, angefangen beim tiefsten Betrag. Zuerst Meier Hans, Antrag auf 800 Millionen Franken; dann LdU/EVP-Fraktion, 1 Milliarde; Minderheit II (Leemann), 1,095 Milliarden; Mehrheit, 1,279 Milliarden; Minderheit I (Frey Claude), 1,395 Milliarden; Aubry, 1,500 Milliarden.

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag LdU/EVP-Fraktion	61 Stimmen
Für den Antrag Meier Hans	38 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag Minderheit II	76 Stimmen
Für den Antrag LdU/EVP-Fraktion	42 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	109 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	59 Stimmen

Vierte Eventualabstimmung – Quatrième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	107 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	69 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	119 Stimmen
Für den Antrag Aubry	44 Stimmen

Pos. 806.4600.002

Angenommen – Adopté

Pos. 806.4600.003

M. Frey Claude, porte-parole de la minorité: Nous irons jusqu'au bout!

Le budget 1991 prévoyait 350 millions au titre des routes principales. Le budget 1992, version du Conseil fédéral, prévoit déjà une réduction à 290 millions, soit une diminution de 60 millions, c'est-à-dire 15 pour cent. La majorité de la commission qui tient à faire du spectacle plutôt qu'à agir réellement sur les déficits propose 260 millions, c'est-à-dire une réduction de 90 millions par rapport à l'an dernier, soit plus de 25 pour cent.

Vous devez décider si vous voulez faire comme pour les routes nationales, c'est-à-dire pénaliser les cantons qui sont en train de construire et où il faudra freiner, voire arrêter, et en tout cas ne pas entreprendre de nouveaux travaux – il s'agit des Grisons, du Tessin (contournement de Locarno), de Neuchâtel et du Valais. C'est une question de solidarité, mais il est vrai que cet argument est de moins en moins bien reçu dans cette salle.

Meier Hans: Wir liegen mit den Beiträgen an den Strassenbau bedeutend höher, als es uns der Bundesrat im gesamten vorgeschlagen hat; wir werden den Kantonen 140 Millionen Franken als allgemeine Strassenbeiträge zuweisen. Letztes Jahr hat man in einer Strassenbaueuphorie den Betrag für die Hauptstrassen von 190 Millionen auf 350 Millionen Franken erhöht. Ich bitte Sie nun, diesen Betrag auf 200 Millionen Franken zu reduzieren; wir liegen damit immer noch höher als in der Rechnung 1990. Herr Bundesrat Stich hat auf diese gewaltigen Zunahmen aufmerksam gemacht. Wir könnten bei diesem Posten noch etwas korrigieren.

Die grüne Fraktion wird dem zustimmen.

Jaeger, Berichterstatter: Im Interesse eines Ausgleichs mit den Erhöhungen bei den Bundesbeiträgen könnte man jetzt sagen, der Antrag der grünen Fraktion würde hier eine gewisse Kompensation bringen. Da wir uns aber an Mehrheitsentscheide halten – auch wenn sie weh tun –, möchte ich Sie bitten, den Antrag Meier Hans abzulehnen. Dieser Antrag wurde schon in der Kommission deutlich abgelehnt.

Eindringlich möchte ich Sie jetzt bitten, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu folgen, die sich, zusammen mit Bundesrat und Ständerat, mit 260 Millionen Franken zufriedengeben möchte. Auch die Kantonsvertreter haben gegenüber den ursprünglichen Plänen, die jetzt vom Bundesrat fallengelassen worden sind, eine Reduktion von 30 Millionen Franken vorgeschlagen. Sie werden in diesem Fall sicher nicht päpstlicher sein als der Papst und der Mehrheit Ihrer Kommission zustimmen können; diese Entscheidung ist auch in unserer Kommission mit grossem Mehr gefallen.

Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit, dem Bundesrat und dem Ständerat zuzustimmen, d. h., den Antrag der Minderheit Frey Claude sowie den Antrag Meier Hans/Hafner Rudolf abzulehnen. Im übrigen: Es hat mich gefreut, dass wir vorher den Weg wiedergefunden haben.

M. Darbellay, rapporteur: La problématique est la même qu'aux postes précédents. Le Conseil fédéral proposait, dans un premier jet, 290 millions contre 350 au budget 1991. Ensuite, lors des séances des 4 et 5 novembre, il a proposé une nouvelle réduction de 30 millions, en précisant que c'était là le maximum qu'il pouvait faire pour maintenir encore les chantiers commencés et les projets en cours d'exécution.

La proposition de M. Meier Hans va beaucoup plus loin puisqu'elle tend à ramener ce crédit à 200 millions seulement, ce qui veut dire que l'on passerait en une année de 350 millions à 200 millions, soit une réduction de près de 50 pour cent. Ce n'est pas possible et je vous invite, avec la majorité de la commission, à accepter la proposition médiane, c'est-à-dire la seconde proposition du Conseil fédéral, reprise par le Conseil des Etats et par la Commission des finances du Conseil national.

M. Cavadini Adriano: Même si le résultat du vote précédent ne peut pas nous satisfaire, je voudrais vous inviter, au nom du groupe radical, à soutenir la proposition de minorité Frey Claude.

Les moyens financiers existent, avec les recettes sur les carburants qui fournissent également à la Confédération les moyens nécessaires au financement de ces constructions. Les moyens prévus pour les routes principales intéressent plusieurs cantons, à savoir Valais, Grisons, Neuchâtel et Tessin. J'ajouterai qu'en ce qui concerne le Tessin il y a aussi les travaux de contournement de Locarno et la nécessité de compléter la sortie de la semi-autoroute de Mendrisio vers la douane du Gaggiolo pour donner une alternative valable dans le trafic nord-sud à la sortie de Chiasso. Il s'agit là de travaux et de tâches d'intérêt national et international et non pas seulement local, dans ces cantons. Ces derniers avaient demandé à la Confédération 417 millions de francs pour ces travaux. Nous pensons que le montant de 290 millions proposé par le Conseil fédéral devrait au moins permettre de réaliser les travaux les plus importants et de ne pas réduire le rythme d'avancement de certains chantiers.

Le groupe radical vous invite donc à maintenir la proposition du Conseil fédéral et à ne pas accepter cette réduction de 30 millions. Ce serait un exercice supplémentaire de myopie politique, si l'on considère que les travaux prévus et financés sont faits dans l'intérêt général et sont payés par les automobilistes.

Bundesrat Stich: Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und damit dem Bundesrat zuzustimmen. Der Bundesrat ist nun auch für diese 260 Millionen und nicht mehr für die ursprünglichen 290 Millionen Franken. Wir sind der Auffassung, dass die Erhöhung des Jahres 1990 von 190 auf 260 Millionen Franken immer noch eine angemessene Erhöhung ist. Das letzte Jahr war ein Sonderfall, als Sie auf 350 Millionen Franken gegangen sind, aber wir müssen dafür sorgen, dass wir überall im Rahmen bleiben. Ich weiss, dass die Kantone verschiedene Begehren haben, dass die Begehren aus den verschiedenen Kantonen zunehmen – das ist uns durchaus bewusst, aber man kann nicht alles gleichzeitig tun. Deshalb bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zuzustimmen.

*Abstimmung – Vote**Eventuell – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Minderheit	73 Stimmen
Für den Antrag Meier Hans	45 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	59 Stimmen

Pos. 806.4600.008
Angenommen – Adopté

Verpflichtungskredite – Crédits d'engagements

Antrag der Kommission

314.4000.002 Bauten und Anlagen	Fr. 68 175 000
408.3110.002 Zivilschutzmaterial	Fr. 60 000 000
511.3200.009 Bauten und Anlagen, Landerwerb, Projektierungen	Fr. 78 040 000

Antrag Herzog

3 Forschung und Entwicklung	
32 Militärbereich	
541.3210.001 FEVP	Fr. 131 100 000

Proposition de la commission

314.4000.002 Constructions et installations	fr. 68 175 000
408.3110.002 Matériel de protection civile	fr. 60 000 000
511.3200.009 Constructions et installations, acquisitions de terrains, établissement de projets	fr. 78 040 000

Proposition Herzog

3 Recherche et développement	
32 Secteur militaire	
541.3210.001 PRDE	fr. 131 100 000

Pos. 314.4000.002, 408.3110.002, 511.3200.009
Angenommen – Adopté

Pos. 541.3210.001

Herzog: Ich beantrage Ihnen, bei den Verpflichtungskrediten «Forschung und Entwicklung» im Militärbereich 110,5 Millionen Franken einzusparen.

Sie wissen – das hat sich jetzt auch im Strassenbereich gezeigt –, dass die happigen Beträge am Schluss der Budgetdebatte kommen, wenn alle müde sind. Aber Sie können da zielgerichtet sparen, und ich bitte Sie, das auch zu tun.

Zu den Verpflichtungskrediten und speziell zu diesem Verpflichtungskredit zwei Bemerkungen:

1. Die Verpflichtungskredite «Forschung und Entwicklung», wie sie vorliegen, gehören zu 90 Prozent in den Militärbereich. Der Zuwachs beträgt bei neuen Programmen 48,1 Millionen Franken. Die Zusatzkredite selbst betragen 62,4 Millionen Franken. Die Verpflichtungskredite – das wissen vielleicht nicht alle – sind im Budgetrahmen pauschal beschlossen und werden auch pauschal aufgeführt, ohne dass Sie im Detail wissen, um welche Projekte es sich handelt. Mit anderen Worten: Wenn Sie die entsprechende Seite in der Botschaft zum Budget aufschlagen, können Sie feststellen, dass diese Verpflichtungskredite in lockeren acht Zeilen abgehandelt werden. Sie wissen also nicht, welche Projekte Sie mit dieser Pauschalsumme beschliessen. Und Sie wissen auch nicht, in welchem Jahr diese Projekte wirksam werden. Es ist aber sicher so: Wenn Sie die Pauschalsumme beschliessen, wird diese für die Budgetierung bestimmend, und wenn Sie im nächsten oder übernächsten Jahr kürzen wollen, wird die entsprechende Sektionsvertreterin oder der Sektionsvertreter sagen: Wir können nicht mehr kürzen, weil Sie dem Verpflichtungskredit zugestimmt haben. Mit anderen Worten: Sie werden Millionen gewissermassen blind beschliessen.

2. Diese Verpflichtungskredite haben nichts, aber auch gar nichts mit der unmittelbaren Rüstungsbeschaffung zu tun. Sie haben nichts zu tun mit Rüstungsmaterial, sie haben aber auch nichts zu tun mit der persönlichen Ausrüstung, sondern es ist gewissermassen eine Aufrüstung und – vor Weihnachten so üblich beim EMD – ein Wunschkatalog einerseits von sogenannten Machbarkeitsstudien, andererseits von Präjudizien für künftige Rüstungsausgaben.

Hierzu ein paar Beispiele: Bei den neuen Krediten soll mit 10 Millionen Franken die Evaluation eines gepanzerten Radmannschaftstransportfahrzeuges bezahlt werden. Die Begründung von EMD-Seite: «Armee 95», «dynamische Raum-

verteidigung». Wir haben «Armee 95» hier nicht diskutiert. Wir haben das Konzept nicht behandelt, ob wir für diese Art Raumverteidigung sind oder nicht, aber die 10 Millionen sind so mit dieser Begründung bereits im Budget drin.

Weiteres Beispiel bei den neuen Krediten: Kawest, eine Abkürzung für das Artillerie-Feuerleitsystem 83. Begründung von EMD-Seite her: Die Software-Aenderung sei nötig wegen der «überholten Technologie». Kostenpunkt: 4 Millionen Franken. Ein weiteres Beispiel: Nachrichten-Info-System «Nasis 2000». Begründung von EMD-Seite her: Die Datenverarbeitungs-Grundausrüstung sei nötig, da der «Nachrichtendienst auf modernste Informatikmittel auszurüsten» sei. Kostenpunkt: 15 Millionen Franken. Keine weitere Begründung, keine Klärlegung, wo der Bedarf liegt.

Drei weitere Beispiele bei den Zusatzkrediten: Dort soll eine französische Schwimmbrücke für 14 Millionen Franken gekauft werden. In einer späteren Phase sollen, wenn Sie diese Brücke kaufen – das können Sie im Detailbericht unten im Sekretariat nachlesen –, sechs weitere Brückensysteme in der Grössenordnung von 140 Millionen Franken beschafft werden. Vorher wird selbstverständlich noch ein Zusatzkredit für die Evaluation auf die Truppentauglichkeit beantragt und bewilligt. Wir haben 1989 bereits 6 Millionen Franken dafür beschlossen. Ich bitte Sie: Wo liegt hier die Grundlage, wo liegt die Debatte, wo liegt der Beschluss? Hier werden 14 Millionen einfach rausgeworfen.

Ein weiteres Beispiel: neues Kampfflugzeug. Ich kann mich nicht erinnern, jemals hier in diesem Rat über das neue Kampfflugzeug nur ein einziges verbindliches Wort gehört zu haben. Es sind 7 Millionen Franken vorgesehen für – wie es von EMD-Seite heisst – «die Sicherstellung des Konfigurationsstands der Abklärung». Also 7 Millionen Franken für Ingenieurarbeiten usw. Es ist ein klassisches Präjudiz, damit man nachher sagen kann: Wir haben diese Arbeit bereits ausgeführt.

Ich habe letztes Jahr bereits die Anschaffung eines Schleppfahrzeuges kritisiert, aber das ging locker wieder durch; zudem noch weitere elektronische Aufklärungssysteme, Stufe Armee: 20 Millionen Franken. Der Prototyp wird dann 32 Millionen kosten, und wenn man dannzumal 8 Systeme anschaffen soll, wird das zirka 200 Millionen Franken kosten. Für Machbarkeitsstudien wurden bis heute bereits 16 Millionen Franken aufgewendet.

Ich stelle hier zum x-ten Male fest: Das EMD geht nach wie vor mit seiner Budgetierung enorm nonchalant um. Es hat sich beim EMD bezüglich Budgetierung nichts, aber auch gar nichts geändert. Es werden unter dem Mantel der Verpflichtungskredite diverse Perfektionismen und Hobbies gepflegt, die nachher als Präjudizien bei der Rüstungsbeschaffung vorgelegt werden, so dass man nichts anderes mehr als ja und amen sagen kann.

Was nicht mehr angeht: dass wir hier über Pauschalsummen abstimmen. Ich bin überzeugt, dass die Mehrheit im Saal über die Detailbeschaffungen und über die Detailkredite keine Kenntnis hat, sondern dass Sie hier über mehrere Millionen Franken beschliessen, ohne dass Sie wissen, welche Konsequenzen das hat.

Ich bitte Sie, die neuen und die Zusatzkredite um 110,5 Millionen Franken zu kürzen – hier können Sie zielgerichtet sparen –, und ich bitte Sie, nächstes Mal auch in der Finanzkommission die Budgetierung der Verpflichtungskredite zu ändern.

Jaeger, Berichterstatter: Der Antrag Herzog hat in der Kommission nicht vorgelegen.

Ich möchte kurz auf die Entstehungsgeschichte der vom Bundesrat vorgeschlagenen Kürzung hinweisen: In seinem Mitbericht vom 10. September 1991 hat das Eidgenössische Finanzdepartement dem Bundesrat die Reduktion des Verpflichtungskredites 1992 für Forschung, Entwicklung und Versuche des EMD auf 180 Millionen Franken beantragt. Der Bundesrat hat diesem Antrag nicht stattgegeben. In der Zwischenzeit sind die für diese Forschungs-, Entwicklungs- und Versuchsprogramme vorgesehenen Finanzplanzahlen vom Bundesrat nochmals deutlich – um 105 Millionen Franken – nach

unten korrigiert worden. Das sind die Fakten, die der Kommission vorlagen, Herr Herzog.

Die ursprünglichen Finanzplanzahlen – im Jahre 1992 153 Millionen Franken, 1993 170 Millionen, 1994 175 Millionen, 1995 175 Millionen – wurden vom Bundesrat gekürzt: um 25 Millionen Franken 1993, 35 Millionen 1994 und 45 Millionen 1995. Von ursprünglich 160 Millionen auf 153 Millionen 1992 wird bis auf 130 Millionen Franken im Jahre 1995 gekürzt. Der Vorschlag von Herrn Herzog entspricht dem, was der Bundesrat vorhat, allerdings nicht in der von Herrn Herzog gewünschten Zeit von einem Jahr, sondern auf vier Jahre aufgeteilt.

Wir sind deshalb der Auffassung, dass Sie dem Bundesrat folgen können. Es ist nicht einfach so, dass von EMD-Seite keine Korrekturen gemacht werden. Solche Korrekturen gibt es, es gibt sie ebenfalls bei diesen Verpflichtungskrediten zugunsten der Forschungs-, Entwicklungs- und Versuchsprogramme im EMD. Diese Korrekturen sind deutlich.

Wir beantragen Ihnen, den Vorschlägen von Kommission und Bundesrat zuzustimmen.

M. Darbellay, rapporteur: La proposition de M. Herzog n'a pas pu être discutée en commission puisqu'elle n'y a pas été présentée. Nous constatons cependant que dans les crédits pour la recherche et le développement du Département militaire, le Conseil fédéral a lui-même déjà apporté des corrections considérables: tout d'abord, 170 millions prévus pour 1993, réduits à 145, soit 25 millions de moins; pour 1994, 140 millions au lieu de 175; et pour 1995, 130 millions au lieu de 175, soit une diminution de 45 millions; au total, une réduction de 105 millions sur les années 1993, 94 et 95.

Nous vous proposons par conséquent de voter la proposition du Conseil fédéral.

Bundesrat **Stich**: Ich bitte Sie, dem Bundesrat zuzustimmen und den Antrag von Herrn Herzog abzulehnen. Der Bundesrat hat hier bereits gekürzt. Umgekehrt ist es ähnlich wie beim Strassenbau und in anderen Bereichen: Es kann nicht beliebig und gleichzeitig alles gekürzt werden. Beim Militärdepartement ist immerhin festzustellen, dass es ein sehr, sehr schwaches Wachstum aufweist. Das bedeutet, dass in den Sachausgaben effektiv reduziert werden muss, weil beim Militärdepartement die Personalausgaben relativ hoch sind und die Entwicklung mit der Teuerung Schritt halten muss. Die Löhne werden wie in jedem anderen Departement nach oben angepasst. Dementsprechend steht weniger für Sachausgaben zur Verfügung. Man muss deshalb bedenken, dass beispielsweise neue Waffensysteme, neue Waffen aller Art für die Einführung bei der Truppe getestet und erprobt werden müssen. Es ist also nicht alles Forschung und Entwicklung. Zum Teil geht es darum, die Einführung zu erproben.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zuzustimmen und den Antrag Herzog abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Herzog	37 Stimmen
Dagegen	69 Stimmen

Jahreszusicherungskredite – Crédits annuels d'engagements

<i>Antrag der Kommission</i>	
92.408.01 Schutzbauten	Fr. 90 000 000
92.707.02 Bodenverbesserungen und landwirtschaftliche Hochbauten	
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates	
92.804.01 Gewässerkorrekturen	Fr. 70 000 000

<i>Antrag Hildbrand</i>	
92.707.02 Bodenverbesserungen und landwirtschaftliche Hochbauten	Fr. 130 000 000

<i>Proposition de la commission</i>	
92.408.01 Abris	fr. 90 000 000
92.707.02 Améliorations foncières et constructions rurales	

Adhérer au projet du Conseil fédéral	
92.804.01 Corrections de cours d'eau	fr. 70 000 000

<i>Proposition Hildbrand</i>	
92.707.02 Améliorations foncières et constructions rurales	fr. 130 000 000

Präsident: Der Antrag Hildbrand entfällt.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission

Erfolgsrechnung – Compte de résultats

<i>Antrag der Kommission</i>	
<i>Aufwand</i>	
72 Abschreibungen auf dem Verwaltungsvermögen	Fr. 696 601 000

<i>Ertrag</i>	
84 Zuwachs von Investitionsgütern	Fr. 863 864 600
85 Zuwachs von Darlehen und Beteiligungen	Fr. 505 702 200
88 Entnahmen aus Spezialfinanzierungen	
<i>Mehrheit</i>	
Fr. 229 691 694	
<i>Minderheit</i>	
(Frey Claude, Cotti, Darbellay, Houmard, Leuba)	
Fr. 515 691 694	

<i>Proposition de la commission</i>	
<i>Charges</i>	
72 Amortissements du patrimoine administratif	fr. 696 601 000

<i>Revenus</i>	
84 Augmentation des biens d'investissement	fr. 863 864 600
85 Augmentation des prêts et participations	fr. 505 702 200
88 Prélèvements sur les financements spéciaux	
<i>Majorité</i>	
Fr. 229 691 694	
<i>Minorité</i>	
(Frey Claude, Cotti, Darbellay, Houmard, Leuba)	
Fr. 515 691 694	

Pos. 72, 84, 85
Angenommen – Adopté

Pos. 88

Präsident: Hier entfällt der Antrag der Kommissionsminderheit Frey Claude. Aufgrund Ihrer Beschlüsse muss jedoch der Antrag der Mehrheit korrigiert werden: Die Entnahmen betragen jetzt rund 369 Millionen statt 229 Millionen Franken.

Angenommen gemäss modifiziertem Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition modifiée de la majorité

Bundesbeschluss I über den Voranschlag für das Jahr 1992

Arrêté fédéral I concernant le budget pour l'année 1992

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1*Antrag der Kommission***Abs. 1**

....
 – Ausgaben von 36 924 228 294 Franken,
 – Einnahmen von
 – einem Ausgabenüberschuss im Finanzvoranschlag von 1 135 869 494 Franken,
 – einem budgetierten Aufwandüberschuss in der Erfolgsrechnung von 1 894 715 700 Franken,
 wird genehmigt.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1*Proposition de la commission***Al. 1**

....
 – des dépenses de 36 924 228 294 francs,
 – des recettes de
 – un excédent de dépenses au budget financier de 1 135 869 494 francs,
 – un excédent de charges budgété dans le compte de résultats de 1 894 715 700 francs,
 est approuvé.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Jaeger, Berichterstatter: Bei Artikel 1 Absatz 1 gibt es jetzt eine Reduktion der Ausgaben (gegenüber den ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausgaben von 37 781 600 294 Franken). Diese Zahl wird jetzt gestrichen und ersetzt durch 37 098 208 544 Franken. Beim Ausgabenüberschuss im Finanzvoranschlag gibt es eine Reduktion von 1 993 241 494 Franken auf 1 309 849 744 Franken. Der budgetierte Aufwandüberschuss in der Erfolgsrechnung beträgt jetzt nicht mehr 2 349 805 200 Franken, sondern 1 928 695 950 Franken.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und entsprechende Beschlussfassung. Das sind lediglich die – nicht ganz unerfreulichen – Konsequenzen Ihrer Beratungen.

M. Darbellay, rapporteur: Les derniers chiffres, pour l'article 1, sont les suivants: pour les dépenses, 37 098 208 544 francs; pour le déficit, 1 309 849 744; et pour le déficit du compte de résultats, 1 928 695 950 francs.

*Angenommen gemäss modifiziertem Antrag der Kommission
 Adopté selon la proposition modifiée de la commission*

Art. 2*Antrag der Kommission***Abs. 1****Mehrheit**

....
 – (... zuzüglich 150 neue Stellen)

Minderheit

(Blocher, Aregger, Frey Claude, Früh, Fischer-Hägglingen, Leuba, Nebiker)

....
 – 35 247,5 Etatstellen (gemäss Stellenbestand 1991)

Abs. 2

....
 – 208 Etatstellen (gemäss Stellenbestand 1991)

Abs. 3**Mehrheit**

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Blocher, Aregger, Bonny, Frey Claude, Früh, Fischer-Hägglingen, Leuba, Nebiker)

....
 – 82,5 Etatstellen (gemäss Stellenbestand 1991)

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5 (neu)

Die für den Asylbereich bewilligten oder verschobenen Etatstellen sind bis zum 31. Dezember 1993 befristet.

*Antrag Cavadini Adriano***Abs. 1**

....
 – (... zuzüglich 150 neue Stellen einschliesslich 13 Stellen für die Uebersetzungsdienste italienischer Sprache)

Art. 2*Proposition de la commission***Al. 1****Majorité**

....
 – (... plus 150 nouveaux postes)

Minorité

(Blocher, Aregger, Frey Claude, Früh, Fischer-Hägglingen, Leuba, Nebiker)

....
 – 35 247,5 postes permanents (selon effectif autorisé en 1991)

Al. 2

....
 – 208 postes permanents (selon effectif autorisé en 1991)

Al. 3**Majorité**

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Blocher, Aregger, Bonny, Frey Claude, Früh, Fischer-Hägglingen, Leuba, Nebiker)

....
 – 82,5 postes permanents (selon effectif autorisé en 1991)

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5 (nouveau)

L'autorisation des postes permanents accordés ou transférés pour le domaine de l'asile est limitée au 31 décembre 1993.

*Proposition Cavadini Adriano***Al. 1**

....
 – (... plus 150 nouveaux postes, y compris 13 pour les services de traduction de langue italienne)

Abs. 1 – Al. 1

Blocher, Sprecher der Minderheit: Ich stelle Ihnen den Antrag, hier der Minderheit zuzustimmen. Was verlangt sie? Sie verlangt, dass die Zahl der Etatstellen von 1991 für das kommende Jahr nicht erhöht werden darf, d. h., die Stellenzahl muss bei 35 247,5 bleiben.

In der schrecklichen Finanzsituation, in der wir uns bereits befinden und in die wir immer stärker hineingeraten, ist es meines Erachtens erstes Gebot, einen Personalstopp einzuführen. Jedes Unternehmen würde das über Nacht tun und ab so-

fort keine Stellenerhöhungen mehr vornehmen. Auch wir wissen, dass in Personalzahlen ein grosses Potential für Ausgaben steckt. Wir kennen im Bund eine Stellenplafonierung, d. h., wir sagen dem Volk, dass wir eigentlich keine Personalerhöhungen beim Bund vornehmen, und wir sagen es seit zehn Jahren. In diesen zehn Jahren haben wir den Personalbestand jedoch um etwa 4000 Stellen erhöht. Das haben wir fertiggebracht: Personalplafonierung einerseits und 4000 Stellen mehr andererseits! Ich erachte es in der jetzigen Situation als unumgänglich, wenigstens die Stellen im nächsten Jahr nicht noch zu erhöhen. Es gibt eine Erfahrungszahl bei gut geführten Unternehmen: nämlich dass man nach sechs Jahren wieder einen Stellenabbau von zirka 6 bis 10 Prozent vornehmen kann, indem man die Aufgaben neu gewichtet, neue Schwergewichte bildet und Dinge, die sich in sechs Jahren angesammelt haben und nicht mehr nötig sind, wieder ausscheidet. Wir haben das beim Bund noch nie getan. Ich weiss nicht, wieviel dabei heraussehen würde, wenn man die Aufgaben neu verteilen würde, aber Unwichtiges vom Wichtigem zu trennen, das brächte Erfolg und würde zu einem wesentlich besseren Arbeitsklima führen. Das sind auch Erfahrungswerte!

Der Minderheitsantrag geht nicht so weit. Es ist kein Personalstopp-Antrag, sondern er ermöglicht dem Bundesrat immer noch, im nächsten Jahr 200 Stellen neu zu schaffen. Wie Sie der Botschaft entnehmen können, wird ja im EMD abgebaut, nämlich 200 Stellen; und wenn Sie den Personalbestand so belassen, wie er im letzten Jahr gewesen ist, kann der Bund immer noch 200 neue Stellen schaffen. Es ist ein ausserordentlich grosszügiger Antrag. Er ist nur deshalb so grosszügig, weil man im Staat wahrscheinlich etwas weniger konsequent vorgehen kann, als man bei einem privaten Unternehmen vorgehen würde.

Wenn Sie dem Antrag des Bundesrats oder der Kommissionmehrheit zustimmen, heisst das, dass der Bund im nächsten Jahr 350 neue Stellen schaffen kann. Das ist ungefähr 1 Prozent, und das ist in dieser Finanzsituation unverantwortlich.

Wenn gesagt wird, man müsse im Asylwesen usw. und auch an anderen Orten mehr Leute haben, so ist das alles auch dann möglich, wenn Sie den Gesamtpersonalbestand von 1991 belassen.

Der Bundesrat hat völlig freie Hand, das zu tun. Erstens will er im EMD 200 Stellen abbauen, zweitens kann er an anderen Orten, wenn er dort weniger wichtige Aufgaben entdeckt, auch noch reduzieren. Dieser Antrag ist also sehr grosszügig. Dass mit der Stellenbewirtschaftung etwas nicht stimmt, ersehen Sie daraus, dass uns zwar gesagt wurde, dass der Bund die Stellen wirklich plafonieren wolle. Dazu sei es aber notwendig, im Jahre 1992 den Personalbestand um etwa 150 Stellen zu erhöhen – der Bundesrat sagt sogar um 289 Stellen –, 1993 nochmals um 314, 1994 nur noch um 57, und erst 1995 will man um 200 Stellen reduzieren. Gleichzeitig will man 1992 aber im EMD 200, 1993 400, 1994 700 und 1995 1000 Stellen abbauen, also werden in den anderen Bereichen in den ersten fünf Jahren etwa 2500 Stellen mehr geschaffen.

Jetzt fragt man sich: Wird man dieses schlechte Ziel 1995 erreichen? Wenn Sie den Bericht, der über die Bundesbauten erstellt worden ist, nachlesen, stellen Sie fest – und das ist interessant –, warum für die nächsten Jahre so hohe Bauvorhaben vorgesehen sind: «Durch das bislang ungebremste Wachstum in verschiedensten Aufgabenbereichen und die damit verbundene unvermeidliche Zunahme des Personalbestandes in den nächsten Jahren bestehen namentlich für die Unterbringung der Verwaltung grosse Baubedürfnisse.» An einem Ort erhalten wir einen Plan, der aufzeigt, dass der Personalbestand bis zum Jahr 1995 sinkt, und in einem anderen Amt werden wegen der Zunahme des Personalbestandes bis zum gleichen Jahr neue Büros gebaut. Sie sehen: Wir werden auch 1995 dieses Ziel nicht erreichen. Das kennt man auch aus Privatunternehmen; wenn man zuerst den Personalbestand erhöht, um ihn nachher wieder zu reduzieren, dann passiert schliesslich gar nichts. Das heisst: auf Jahre hinaus das Ziel erneut verschoben.

Ich bitte Sie auch im Namen meiner Fraktion, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Der Mehrheitsantrag ist meines

Erachtens in einer so schlechten Situation nicht verantwortbar und vor Unternehmen, die ganz andere Stellenbewirtschaftungen vornehmen müssen, auch nicht vertretbar.

On. Cavadini Adriano: Io vi richiamo intanto alla vostra attenzione che c'è un articolo della Costituzione che stabilisce la parità di trattamento delle lingue ufficiali in Svizzera: tedesco, francese ed italiano. La deputazione ticinese, già in passato ma in particolare quest'anno, si è adoperata affinché quest'articolo ottenesse un rispetto maggiore sia all'interno del Parlamento, sia nell'ambito dell'amministrazione. Le nostre proposte sono state da voi accolte, e lo sono state anche dal Consiglio federale.

Ora si tratta di passare dalla buona volontà dal profilo delle intenzioni alla realizzazione pratica. La Confederazione ha oggi alle sue dipendenze 125 traduttori per il francese, 44 per la lingua italiana, i quali evidentemente non possono fare miracoli, anche se devono praticamente svolgere gran parte del lavoro svolto dai 125 di lingua francese.

Il 4 settembre, il Consiglio federale ha perciò deciso di procedere per tappe a un rafforzamento dei servizi di traduzione in lingua italiana. Per tappe, perché? Perché ci sono problemi finanziari nella Confederazione e perché non è possibile trovare immediatamente il numero sufficiente di persone preparate per quest'attività.

Il primo potenziamento prevede 13 traduttori. Questi dovrebbero tradurre soprattutto i documenti che vengono adoperati per le procedure di consultazione; penso in particolare ai rapporti di notevole interesse.

Probieren Sie einmal, alle Texte und Expertenberichte für Vernehmlassungen in Italienisch oder Französisch in die deutsche Schweiz oder umgekehrt deutsche und italienische Texte und Berichte in die französische Schweiz zu schicken. Mit dieser fremdsprachigen Dokumentation müssten die Kantone ihre Antworten und Vernehmlassungen vorbereiten!

Io credo che si tratti di un piccolo passo per cercare di migliorare questa parità fra le lingue. E il Consiglio federale ha preso questo impegno. La commissione nel suo esame ha anche pure condiviso questo sforzo di 13 persone supplementari per il servizio di lingua italiana.

Con questa precisazione, nell'articolo del preventivo, si sancisce la volontà del Parlamento e del Consiglio federale per un potenziamento della lingua italiana. Vi invito pertanto ad accettare questa proposta. Respingerla sarebbe una mancanza di sensibilità nei confronti delle minoranze.

Züger: Heute kann ich relativ ruhig zu Ihnen sprechen. Ich musste nicht viel erfinden, musste nicht viel arbeiten. Ich kann heute zitieren.

In der Frühjahrsession 1991, also vor nicht einmal einem Jahr, bin ich auch schon hier gestanden, zusammen mit Kollege François Borel. Damals haben wir eine Motion vertreten, die zur Stellenplafonierung geschaffen wurde. Die GPK und die Finanzkommission hatten festgestellt, dass die Personalplanung, vor allem auch die Verabschiedung auf dem Budgetweg, wie wir dies bis jetzt gemacht haben, nicht befriedigend sei. Das war die allgemeine Meinung. Darauf haben wir uns zusammengesetzt und diese Motion erarbeitet, und diese Motion wurde in diesem Rat einstimmig verabschiedet, und zwar vor nicht einmal einem Jahr.

Ich möchte vor allem die neuen Kolleginnen und Kollegen bitten, kurz zuzuhören; sie waren damals noch nicht hier. Die alten Kollegen hören ja ohnehin nicht zu. Aus dem Bericht der GPK: «Die Revision besteht darin, die Zuständigkeit für die Stellenplafonierung versuchsweise und befristet vom Parlament auf den Bundesrat zu übertragen. Es soll nur eine vorübergehende Aufhebung der gesetzlichen Bestimmungen über die Stellenplafonierung sein. Das Parlament soll während einer Versuchszeit darauf verzichten, die Durchschnittsbestände an Personalstellen der Bundesverwaltung festzulegen. Diese Massnahme stellt einen Versuch dar, um die Auswirkung einer definitiven Uebertragung der Zuständigkeit an den Bundesrat zu prüfen. Während dieser Versuchszeit muss die Regierung selber darauf achten, dass die Durchschnittsbestände nur dann erhöht werden, wenn der zusätzliche Stellen-

bedarf nicht durch Massnahmen der Rationalisierung gedeckt werden kann.» So geht das seitenweise weiter.

Jetzt sind dreiviertel Jahre vergangen, und ich stehe wieder vor Ihnen, vor dem genau gleichen Rat mit einigen neuen Gesichtern – ich hoffe, wohlgesinnte neue Gesichter –, und ich vertrete diese Motion von neuem.

Wir haben beschlossen, dass es anders gehen soll; wir haben das Instrument versuchsweise für vier Jahre vom Parlament an den Bundesrat gegeben mit dem verbindlichen Auftrag, dass der Personalbestand 1995 nicht höher sein darf als 1991. Das ist doch etwas; das ist doch nicht nichts. Und wenn Herr Blocher sagt, das bereite keine Schwierigkeiten, weil beim EMD abgebaut werde, ist das richtig. Aber das wussten wir, als wir diese Motion verabschiedeten. Denn: Wie hätten wir sonst auf so etwas eingehen können als Parlament? Wie hätte der Bundesrat diese Motion entgegennehmen können, wenn wir nicht alle gewusst hätten, dass man auch irgendwo Personal einsparen kann, wenn man andererseits massiv aufstockt?

Der Bundesrat macht mit dieser Vorlage genau das, wozu wir ihn mit dieser Motion gezwungen haben. Er macht nicht mehr, und er macht nicht weniger. Ich kann bestätigen, dass der Bundesrat unsere Motion ernst nimmt. Wer die eigene Motion aber sabotiert und sie daher lächerlich macht, ist die Minderheit Blocher, denn sie erinnert sich nicht mehr daran, was wir vor dreiviertel Jahren beschlossen haben. Aber was weit schwerer wiegt, ist, dass damit die nicht leichte Aufgabe des Personalamtes hinsichtlich des Null-Wachstums hintertrieben wird. Wir machen das Personalamt in seinen Bemühungen auch lächerlich. Das Personalamt arbeitet jetzt mit dieser Vorgabe, es ist in die Verwaltung gegangen und hat dort die ersten Ziele erreicht, und wir kommen und sabotieren das!

Auch wir sind nicht konsequent, ich weiss es. Darum stimmen wir der Mehrheit zu, deren Antrag ähnlich ist wie derjenige des Ständerats. Auch wir, die Mehrheit, gehen nicht auf die Maximalforderung. Aber geben wir doch dem Bundesrat die Chance, unsere eigene Motion zu verwirklichen! Ich bitte Sie, mit der Mehrheit zu stimmen.

M. Leuba: Le groupe libéral se rallie à la proposition de la minorité de votre commission.

Rappelons que le Conseil fédéral proposait 276 postes supplémentaires. Le Conseil des Etats et la majorité de la commission ont ramené ce chiffre à 150, et la minorité ne vous propose aucun poste supplémentaire.

Cinq raisons justifient cette position. Premièrement, le budget – on l'a répété moult fois – est préoccupant. Nous devons absolument réaliser des économies. L'effort doit aussi être accompli dans le ménage interne de la Confédération. Quand des entreprises se trouvent dans la situation de la Confédération, c'est-à-dire quand elles voient leur budget se détériorer, elles doivent malheureusement licencier. Nous n'en demandons pas autant, mais simplement de stabiliser l'effectif du personnel.

Deuxièmement, on a exigé de tous les secteurs de la société helvétique des économies. C'est le cas pour l'aide au développement, la recherche, la formation, le budget militaire, l'agriculture, les transports et les routes. Chacune de ces économies nous a fait mal, puisque nous étions attachés à l'un ou à l'autre de ces secteurs. Rien n'a été épargné et seule devrait l'être l'augmentation du personnel fédéral.

Troisièmement, quand la Confédération avait des difficultés financières, elle a parfaitement su bloquer son personnel et ne l'augmenter, de 1973 à 1984, que de quelques unités. Elle a établi des budgets beaucoup plus favorables dans la période suivante. Dès 1984, la Confédération a ouvert complètement les écluses et il en est résulté une augmentation considérable de personnel. C'est aussi pour cette raison que nous nous trouvons aujourd'hui dans une situation difficile au point de vue budgétaire. Il faut absolument casser cette évolution, ce qui peut être atteint par la proposition de la minorité.

Quatrièmement, le Conseil fédéral vous soumettra, à la session de mars, un programme d'urgence afin de rétablir, ou du moins d'assainir les finances fédérales. S'il ne peut pas engager maintenant du personnel supplémentaire, il sera d'autant plus soucieux de rechercher les moyens d'économies et de li-

bérer la Confédération d'un certain nombre de tâches, ce qui est sans doute possible. C'est donner un coup de main au Conseil fédéral que de ne pas l'autoriser à engager du personnel supplémentaire. Quand je dis: «ne pas l'autoriser à engager», j'exagère manifestement. Vous savez que le Département militaire fédéral a prévu de renoncer à 200 postes, ce qui signifie que les départements civils bénéficieront de 200 postes supplémentaires, et ce n'est pas rien. Les efforts principaux pourront donc être faits dans le domaine des réfugiés et dans celui de la politique étrangère. A cet égard, ce n'est pas un blocage du personnel, mais la possibilité pour les départements civils d'engager 200 collaborateurs supplémentaires. Il faut tenir compte de cela.

Cinquièmement, M. Züger relève: «en 1995, on arrivera à zéro». J'attire votre attention sur le fait qu'on arrivera à zéro parce qu'on diminuera de mille emplois les postes au Département militaire fédéral. Cela signifie qu'en arrivant à zéro on engagera mille personnes supplémentaires dans l'ensemble des départements civils.

M. Stich, conseiller fédéral, a déployé beaucoup d'énergie pour combattre l'augmentation des crédits routiers. Je ne doute pas qu'il en fera de même pour soutenir la proposition de la minorité et éviter une dépense supplémentaire à la Confédération dans le domaine du personnel fédéral.

Jaeger, Berichterstatter: Die Anträge Cavadini Adriano und der Minderheit Blocher, die schon in der Kommission begründet wurden, haben zu recht ausgedehnten Diskussionen Anlass gegeben. Die Kommission war eigentlich in der Frage sowohl des Antrags Blocher als auch des Antrags Cavadini Adriano – ich möchte fast sagen – gespalten. Es ist ja bekannt, dass die letztjährige Motion, die von der Kommission vorgeschlagen und von Herrn Blocher initiiert worden war, bereits eine mittelfristige Planung und Plafonierung mit einer bestimmten Prioritätensetzung verlangte. Das ist das, was Ihnen Herr Züger soeben dargelegt hat.

Nun möchte Herr Blocher in diesem Sinne weitergehen und den Plafond so verstehen, dass wir zu einer Einfrierung der Personalentwicklung kämen. In der Kommission wurde knapp – das muss noch hinzugefügt werden –, mit 8 zu 7 Stimmen, beschlossen, den Antrag Blocher abzulehnen, mit der Begründung, dass diese 150 Stellen das Minimum darstellen, um eine reibungslose Verwirklichung der Motion der Kommission zu ermöglichen. Das war eigentlich die Idee der Mehrheit. Die Ueberlegungen der Minderheit sind Ihnen ja sehr eingehend von Herrn Leuba und von Herrn Blocher dargelegt worden. Wie gesagt, es war ein knappes Abstimmungsresultat.

Wir bitten Sie, im Sinne dieser knappen Mehrheit den Antrag der Minderheit Blocher abzulehnen und der Mehrheit zuzustimmen.

Was den Antrag von Herrn Cavadini Adriano anbelangt, so gibt es eine gewisse Unklarheit. Das müssen wir ganz offen eingestehen. Die Subkommission unter dem Präsidium von Frau Spoerry hat dem Plenum zwei Ueberlegungen vorgetragen:

Das erste Argument: Die 13 Stellen für die Uebersetzungsdienste italienischer Sprache seien zwar sehr wünschbar, aber sie gehörten wahrscheinlich nicht zu den ersten Prioritäten.

Das zweite Argument, das auch vom Bundesrat übernommen worden ist: Man sollte dem Bundesrat nicht vorschreiben, welche Stellen er einzurichten hat, ihm also sozusagen durch einen expliziten Auftrag die Priorität an den Kopf werfen und ihm sagen: Du hast diese 13 Stellen im italienischen Uebersetzungsdienst einzurichten!

Es scheint offensichtlich doch eine Mehrheit der Kommission den Vorschlägen unserer Tessiner Vertreter gefolgt zu sein. Sie hat dem auf jeden Fall nicht widersprochen. Sie hat verlangt, dass im Interesse der sprachlichen Minderheit die 13 Stellen einzurichten seien. Diesem Antrag ist nicht widersprochen worden. Damit kann sich die Tessiner Vertretung darauf berufen, dass wir ihrem Anliegen nicht widersprochen hätten. Wenn auch auf der Fahne nichts Spezielles vermerkt worden ist, kann ich mich als Präsident der Kommission dem Antrag der Tessiner nicht widersetzen und muss es darauf ankom-

men lassen; dass hier der Bundesrat wahrscheinlich eine andere Meinung vertreten wird als die Kommission. Herr Bundesrat Stich, Sie werden mir verzeihen, dass wir hier nicht der gleichen Meinung sind, es ist ja wahrscheinlich das erste und das letzte Mal.

M. Darbellay, rapporteur: Le Conseil fédéral avait demandé 276 postes nouveaux. Sont venus ensuite s'ajouter 13 postes pour la première étape des services de traduction de langue italienne. Il s'agit essentiellement de transmettre au Gouvernement tessinois des documents en langue italienne. Nous avons repris la proposition du Conseil des Etats de réduire à cent cinquante postes au lieu de 289 cette augmentation et nous ne nous sommes pas prononcés, à deux exceptions près, sur la répartition de ces postes. Je dis: «à deux exceptions près», puisque les sous-commissions concernées ont estimé que ce qui était prévu pour les requérants d'asile devait être maintenu, et la commission concernant les services de traduction a estimé également que la première étape pour mettre sur pied d'égalité la langue italienne avec les autres langues officielles devait être entreprise immédiatement et que, par conséquent, ces 13 postes devaient être maintenus. Ces deux propositions ont été faites par les sous-commissions à la commission plénière.

La première n'a pas été discutée; l'on a simplement ajouté que les postes attribués pour les requérants d'asile devaient être limités au 31 décembre 1993. En ce qui concerne les 13 postes pour les services de traduction de langue italienne, il y a eu effectivement une remarque d'une autre sous-commission, trouvant qu'il fallait laisser le Conseil fédéral décider, mais plusieurs membres de la commission se sont prononcés d'une manière très nette en faveur du maintien de ces 13 postes, et personne n'a ensuite demandé le vote. Nous pouvons donc considérer qu'il y a eu une acceptation tacite de la proposition faite par la sous-commission concernée.

Je vous invite donc, personnellement, à accepter la proposition Cavadini Adriano et à refuser la proposition de la minorité Blocher, parce que, avec la réduction proposée par M. Blocher, on ne pourrait pas remplir les obligations nouvelles que nous avons nous-mêmes décidées.

Bundesrat Stich: Zuallererst müssen Sie sich bei diesem Geschäft darüber klar werden, welchen Stellenwert Sie einer Motion, die Sie dem Bundesrat überwiesen haben, zuweisen wollen. Sie sollten sich später nicht über den Bundesrat beklagen, wenn Sie sich selber nicht an Ihre Motionen halten.

Zum zweiten: Der Bundesrat hat insgesamt 289 zusätzliche Stellen verlangt. Sie sind bereit, 150 Stellen zu bewilligen. Wenn Sie das tun, dann bitte ich Sie, Herr Cavadini Adriano, dem Bundesrat nicht gleichzeitig noch zu sagen, wie er diese Stellen zu verwenden hat.

Insgesamt können wir auch den Antrag der Minderheit Blocher nicht mehr erfüllen. Bekanntlicherweise hat der Bundesrat die Kompetenz, im Bereich des Flüchtlingswesens neue Stellen zu schaffen und sie zu besetzen. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat Gebrauch gemacht im Umfang von 165 Stellen für das Flüchtlingswesen, 50 Stellen für die Asylrekurskommission plus 4 Stellen, die sich auf zwei andere Departemente verteilen, aber im gleichen Zusammenhang stehen; das sind 219 Stellen. Selbst wenn das Militärdepartement 200 Stellen einspart, können wir ohne zusätzliche Stellen nicht auskommen.

Dazu haben Sie im vergangenen Jahr ein Bundesamt für Kommunikation beschlossen, dort brauchen wir auch 40 Stellen. Es ist wahrscheinlich eine schweizerische Besonderheit, dass wir privatisieren und dafür Stellen für Beamte schaffen. Aber das gibt es manchmal, wenn man alles so exakt, ordnungspolitisch richtig machen will. Dabei bleibt es aber nicht; wir haben dann noch das Vakzine-Institut in Mittelhäusern gebaut. Dieses sollte auf den 1. Januar 1992 in Betrieb genommen werden. Dort brauchen wir von Anfang an 17 neue Stellen, damit wir dieses Institut in Betrieb nehmen können.

Sie sehen also, die Stellen sind ausgewiesen. Was das Militärdepartement in diesem Jahr einspart, reicht nicht für alle Bedürfnisse.

Ich bitte Sie deshalb, zumindest dem Antrag der Kommissionmehrheit – der 150 Stellen vorsieht – zuzustimmen. Das ist weniger, als der Bundesrat haben wollte. Ich denke, wir sollten damit irgendwie auskommen, aber Sie sollten uns dann nicht gleichzeitig noch sagen, was wir mit den Stellen zu tun haben.

An sich ist es wünschenswert, was Herr Cavadini Adriano möchte, – italienische Uebersetzungen zu verstärken, damit alle damit bedient werden können –, aber vielleicht könnte man damit noch ein Jahr zuwarten. Ich glaube, das Tessin würde den Rank trotzdem finden, nach meiner Erfahrung sogar gut. Sie würden ein Zeichen tun für diesen armen Bundeshaushalt, wenn Sie nicht unbedingt darauf beharren würden, und dem Bundesrat würden Sie die Stellenverteilung doch etwas erleichtern.

Ich bitte Sie, der Kommissionmehrheit zuzustimmen, diese 150 Stellen zu bewilligen, aber wenn möglich ohne Bedingungen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Cavadini Adriano	76 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	61 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Cavadini Adriano	98 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	59 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Präsident: Nach dem Entscheid zu Absatz 1 entfällt der Antrag der Minderheit Blocher auch bei Absatz 3.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 4, 5 – Al. 4, 5

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

....	
a.	Fr. 498 764 000
b.	Fr. 934 587 000
....	
e.	Fr. 877 000 000
....	

Art. 3

Proposition de la commission

....	
a.	fr. 498 764 000
b.	fr. 934 587 000
....	
e.	fr. 877 000 000
....	

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Hafner Rudolf: Wir stehen vor der Gesamtabstimmung. Für uns präsentiert sich die Situation wie folgt: Wir müssen feststellen, dass beim Strassenbau 140 Millionen Franken aufgestockt wurden. Im Bereich der Landwirtschaft wurde unser

Konzept, mit dem wir eine qualitativ bessere Landwirtschaft beantragt haben, nicht angenommen. Wir stellen aber auch fest, dass bei unseren Minderheitsanträgen überall mit der Dampfwalze darüber gefahren wurde; den teilweise kleinen Beträgen – die aber qualitativ wichtig gewesen wären – haben Sie nicht zugestimmt.

Da sich das Resultat nach wie vor als Rekorddefizit präsentiert, lehnt die grüne Fraktion das Budget in der Gesamtabstimmung ab.

Keller Rudolf: Wir haben diese Beratungen mit Interesse verfolgt. Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi musste feststellen, dass die Ratsmehrheit auf ihre wesentlichen Anträge im Asylbereich, im Entwicklungsbereich nicht eingegangen ist, im Asylbereich auch diejenigen Bürgerlichen nicht, die vor den Wahlen grossspürige Erklärungen abgegeben haben. Das als Randbemerkung.

Wir werden deshalb als Fraktion gegen dieses Budget stimmen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

112 Stimmen

Dagegen

37 Stimmen

Ad 91.050

Motion der Finanzkommission Reduktion der Kosten im Asylbereich

Motion de la Commission des finances Réduction des frais en matière d'asile

Wortlaut der Motion vom 22. November 1991

Bis Ende März 1992 legt der Bundesrat vor, wie unter den gegebenen Umständen die Kosten im Asylbereich erheblich reduziert werden können.

Texte de la motion du 22 novembre 1991

Le Conseil fédéral indique, d'ici à fin mars 1992, de quelle manière il peut, dans les circonstances actuelles, réduire considérablement les frais en matière d'asile.

Antrag Schmid Peter

Ablehnung der Motion

Proposition Schmid Peter

Rejeter la motion

Schmid Peter: Ich bitte Sie namens der grünen Fraktion, die Motion der Finanzkommission abzulehnen. Ich möchte zwar betonen, dass das Sparanliegen, das darin zum Ausdruck kommt, keineswegs unterbunden werden soll. Wer hätte nicht Interesse daran, dass man gewisse Ausgabenposten, die in beschleunigtem Tempo ansteigen, einer näheren Prüfung unterzieht? Dafür sind wir ja da. Es ist u. a. die Aufgabe der Räte und Kommissionen, in finanziellen Angelegenheiten zum Rechten zu sehen. Aber gerade deshalb sehe ich nicht ein, welches Bewenden dieser zusätzliche Sparauftrag hat, den die Kommission hier speziell dem Bundesrat übertragen will. Wir könnten ja gut und gerne ein Dutzend anderer Motionen einreichen, in welchen der Bundesrat auch noch dazu aufgefordert würde, Vorschläge zur Kostenreduktion – z. B. bei der Forschung, im Gesundheitswesen, im Strassenbau und bei vielem anderem mehr – zu unterbreiten. Doch damit entwerfen wir unsere parlamentarische Arbeit selbst. Wir schaffen zwei Kategorien von Kontrollen: Posten, die einer Prüfung unterzogen werden, und Posten, die einer nochmaligen speziellen Prüfung unterzogen werden. Zudem delegieren wir an den Bundesrat, was doch zu einem massgeblichen Teil Aufgabe

der parlamentarischen Kommissionen ist, nämlich der Finanzkommission und der Geschäftsprüfungskommission.

Was soll also dieser spezielle Sparauftrag in einem einzigen Ressort und dazu noch mit einer Motion, deren Wortlaut eher auf ein Postulat passt? Ich werde den Eindruck nicht los, dass es hier gar nicht primär um ein finanzielles Problem geht, auch wenn ich die steigenden Kosten in diesem Bereich keineswegs bagatellisieren will. Ginge es aber einzig um die Kosten, müsste man über weit happigere Posten auch beunruhigt sein. Es geht hier um ein Thema, das sich auch politisch ausschlichten lässt. Einfache Rezepte sind populär, wenn auch auf lange Sicht keineswegs billiger und unter Umständen sogar verhängnisvoll. Die Wahlen sind doch vorbei, wir könnten uns jetzt ohne hintergründigen Profilierungszwang gemeinsam an den Tisch setzen und nach Lösungen suchen!

Einfach Gelder kürzen und es den Kantonen, Gemeinden und Fürsorgestellen neben ihrer ohnehin nicht leichten Arbeit überlassen, wie sie damit zurechtkommen, das finde ich weder weitsichtig noch originell. Ich möchte keine Asyldebatte vom Zaune reissen, hingegen darauf aufmerksam machen, dass die Genfer Konvention minimale Standards für die Unterbringung von Flüchtlingen vorschreibt. Wenn es dann gelegentlich Hotels oder Luxusvillen sind, so liegt dies nicht daran, dass es die Fürsorgestellen besonders gut meinen. Es ist viel mehr ausserordentlich schwierig, akzeptable und kostengünstige Unterkünfte bei den Gemeinden und vor allem bei deren Bewohnern zu finden. Dies wird nicht einfacher werden, wenn ein Klima herrscht, das Fremden gegenüber allgemein ablehnend ist, das Neid und Missgunst schürt und der Bevölkerung glauben machen will, dies lasse sich mit der Kürzung finanzieller Mittel regulieren.

Ich glaube zwar nicht, dass diese Motion, die in der Hitze und Eile des Geldverteilungsgefechts kurz vor Abschluss der letzten Sitzung der Finanzkommission eingebracht worden ist, viel mehr ist, als eine Aufforderung zu tun, was Bundesrat und Parlament ohnehin obliegt. Aber sie ist, für sich allein genommen, eher geschmacklos.

Ich beantrage Ihnen daher, den Motionstext still und leise aus der Budgetvorlage zu streichen, indem Sie den Kommissionsvorstoss deutlich ablehnen.

Jaeger, Berichterstatter: So in der Hitze des Gefechts war es doch nicht; ich muss der Objektivität halber auf die Entstehungsgeschichte dieser Motion hinweisen. Wir mussten natürlich davon ausgehen, dass im Asylbereich ein enormer Ausgabensprung stattgefunden hat. Auch mit den Kürzungen, die vom Bundesrat und von der Kommission vorgeschlagen worden sind, sind wir nur für das Jahr 1992 immer noch bei 56 Prozent Zuwachs. Ein Zuwachs, der in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass sich die Asylgesuche stark akkumuliert haben. Bis dieser Pendenzberg einigermaßen abgeräumt werden kann, sind personelle Massnahmen nötig, und das hat automatisch finanzielle Konsequenzen. Man hat gesagt, dass es hier theoretisch Möglichkeiten gäbe zu kürzen, noch weiter zu kürzen, dass dann aber die Gefahr bestünde, dass der Pendenzberg noch länger bestehenbleiben würde und damit die Betreuungsaufgaben der Kantone auf dem Niveau bleiben würden, das wir heute haben; und das möchten alle nicht. Also hat man gesagt: Erbringen wir kurzfristig sozusagen eine Investition, eine Vorleistung, um später in diesem Bereich weniger Mittel ausgeben zu müssen. Am Ende der Kommissionsberatungen ist die Kommission zur Auffassung gekommen, dass im Asylbereich doch etwas zu wenig gekürzt worden sei, und es ist ein entsprechender Rückkommensantrag gestellt worden, der dann abgelehnt worden ist. Die Subkommission wie auch der Bundesrat und eine Mehrheit der Finanzkommission sind der Auffassung, dass in diesem Bereich Einsparungen zwar möglich sind, aber nur langfristig, nicht kurzfristig. Langfristig sollte man unter den gegebenen Umständen danach trachten, das Nötige zu machen und nicht das Wünschbare. Herr Schmid, Ihre Argumentation ist in der Kommission durchaus auch vertreten worden. Sie hat dazu geführt, dass man auf kurzfristige Kürzungen verzichtet und anstelle kurzfristiger Kürzungen diese Motion eingebracht hat, die von der Kommission mit grossem Mehr verabschiedet worden ist.

Wir bitten Sie deshalb, auch im Sinne der sogenannten Opfersymmetrie – selbst wenn ein gewisses Unbehagen bleibt, das möchte ich Ihnen durchaus attestieren –, dieser Motion zuzustimmen, um dem Bundesrat die Möglichkeit zu geben, Wege zu suchen, die zur mittel- und längerfristigen Eindämmung der Ausgaben in diesem Bereich führen können.

M. Darbellay, rapporteur: La remarque préliminaire de M. Schmid Peter est juste. On pourrait, dans beaucoup de domaines, demander au Conseil fédéral de nous présenter un moyen de réduire les frais. Pourquoi la commission a-t-elle tout de même accepté cette motion? Parce qu'ici, les frais ont augmenté d'une année à l'autre, de 1990 à 1991, d'une manière considérable, de 1991 à 1992 encore plus, et il a été fait dans la commissions plusieurs propositions tendant à réduire ces dépenses. Or, ces propositions ont été refusées, sauf celle acceptée par le Conseil fédéral, dont nous avons déjà eu l'occasion de nous entretenir et qui prévoit une diminution de dépenses de 35 millions de francs.

Nous étions, à la fin de l'exercice, en présence d'une proposition visant à revenir sur cette décision; elle a été refusée par la commission. Par contre, à une grande majorité, la commission a accepté de transmettre au Conseil fédéral une proposition demandant de réduire considérablement les frais en matière d'asile et de nous présenter un projet dans ce sens. Dans les circonstances actuelles, c'est-à-dire en tenant compte, d'une part, des lois et des conventions existantes, et d'autre part, des nombreux nouveaux postes, nous avons consenti pour faire en sorte que les demandes puissent être traitées beaucoup plus rapidement.

Au nom de la majorité de la commission, je vous prie d'accepter cette motion.

Bundesrat **Stich:** Es ist so, wie die beiden Kommissionssprecher gesagt haben: Am Schluss der Budgetdebatte entstand in der Kommission der Eindruck, man müsse auch im Bereich des Asylwesens noch etwas mehr einsparen. Die Frage stand zur Diskussion, ob man diesen Teil nicht noch einmal behandeln müsse. Ich habe darauf hingewiesen, dass kurzfristig nichts geändert werden könne – genausowenig wie Verwertungsverluste beispielsweise durch eine Kürzung von Budgetpositionen reduziert werden können. Im Hinblick auf das Sparprogramm sei es aber sicher nützlich, noch einmal gründlich zu untersuchen, ob es nicht doch noch gewisse Weisungen gebe, die etwas zweckmässiger ausgestaltet werden könnten. Ich habe deswegen der Kommission empfohlen, sie solle nicht eine Rückweisung beschliessen, sondern lieber ein Postulat überweisen.

Ich würde Ihnen empfehlen, das, was als Motion eingereicht worden ist, als Postulat an den Bundesrat zu überweisen. Materiell ist es nämlich ein Postulat.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für Ueberweisung als Motion	63 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	50 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für Ueberweisung der Motion	71 Stimmen
Dagegen (Antrag Schmid Peter)	51 Stimmen

Bundesbeschluss II über den Voranschlag 1992 des Bundesamtes für Rüstungsbetriebe Arrêté fédéral II concernant le budget 1992 de l'Office fédéral de la production d'armements

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

103 Stimmen

Dagegen

1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

91.041

Internationale humanitäre Hilfe. Weiterführung

Aide humanitaire internationale. Continuation

Botschaft und Beschlussentwurf vom 3. Juni 1991 (BBI III 337)
Message et projet d'arrêté du 3 juin 1991 (FF III 357)

Beschluss des Ständerates vom 1. Oktober 1991
Décision du Conseil des Etats du 1er octobre 1991

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Bundi, Berichterstatter: Es ist nicht gerade sehr komfortabel, eine so schergewichtige Vorlage eine halbe Stunde vor Sitzungsschluss in Angriff zu nehmen. Ich hoffe aber mindestens, dass die beiden hier traktandierten Geschäfte noch in dieser Session zu Ende beraten werden.

Mit der Vorlage über die Weiterführung der internationalen humanitären Hilfe der Eidgenossenschaft beantragt der Bundesrat einen Rahmenkredit von 1050 Millionen Franken für mindestens vier Jahre. Nachdem der letzte Rahmenkredit für diesen Zweck von 530 Millionen Franken für drei Jahre voraussichtlich im nächsten Februar vollständig aufgebracht sein wird, wird der neue Kredit frühestens ab März 1992 benötigt. Die Ausrichtung des Rahmenkredits erfolgt in Anpassung an die vierjährige Legislaturdauer und trägt auch zu mehr Transparenz bei.

Wie steht es mit der Begründung und mit der Zielsetzung dieses Rahmenkredits? Als Begründung für die wesentlich erhöhten jährlichen Anteile in den nächsten vier Jahren führte der Bundesrat vor allem zwei Punkte an:

1. Die Befürchtung, dass in Zukunft in der Welt die Katastrophen noch stark zunehmen könnten: Naturkatastrophen wie Erdbeben, Ueberschwemmungen; Zivilisationsunfälle wie Dammbürche, Chemieunfälle; regionale und lokale Kriege inklusive Bürgerkriege; Katastrophen aufgrund struktureller Mängel. Bei der Zunahme solcher Katastrophen spielen zunehmend die von Menschen beeinflussten negativen Umweltbedingungen eine Rolle.

2. Der Bundesrat beabsichtigt, unsere gesamten Mittel der Entwicklungszusammenarbeit und humanitären Hilfe auf das mittlere Niveau der OECD-Länder von 0,36 Prozent des Brutto sozialproduktes zu erhöhen.

Die Aussenpolitische Kommission teilte diese Begründung und konnte denn auch grundsätzlich dem beantragten Rahmenkredit zustimmen. Sie liess sich auch überzeugen, dass die Mittel dort, wo die grösste Not herrscht, und gemäss den echten vorliegenden Bedürfnissen eingesetzt werden. Diese Mittel dienen dazu, Hunger und wachsendes Elend zu mil-

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1992

Budget de la Confédération 1992

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.050
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2291-2308
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 682

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.