

M. **Borel** François: Merci de m'accorder ces quelques minutes. Dans sa réponse, le Conseil fédéral répond un tout petit peu à côté, en ce sens que nous l'interpellons en demandant s'il serait possible de prévoir que la Commission fédérale des banques ait la compétence de procéder elle-même directement à certaines révisions bancaires. Il s'agit donc simplement d'accorder des compétences à cette commission fédérale, mais non d'en faire une règle générale. Il ne s'agit pas, dans notre interpellation, de demander à la Commission fédérale des banques de réviser l'ensemble des banques, de créer un immense appareil étatique pour ce faire. Or, la réponse qui, pour l'essentiel, semble partir de ce point de vue-là, est évidemment négative. Nous voyons cependant que dans un certain nombre de points le Conseil fédéral admet que l'indépendance des organes de révision, par rapport aux banques elles-mêmes, n'est pas entièrement garantie. Nous remercions le Conseil fédéral de bien vouloir examiner la situation et de trouver des voies et moyens pour augmenter – je dirais même plus – garantir cette indépendance.

Par contre, nous regrettons que le Conseil fédéral refuse d'envisager de donner la compétence à la Commission fédérale des banques pour faire ponctuellement des révisions. Nous croyons pouvoir lire entre les lignes les motifs qui amènent le Conseil fédéral à donner cette réponse. Il est clair que donner cette compétence accroît aussi la responsabilité de la Commission fédérale des banques. A la lecture de la réponse, nous sentons très nettement que la commission a peur de cette responsabilité supplémentaire et nous regrettons qu'elle ait exprimé cette crainte-là.

#### Interpellation 91.3410

**Präsident:** Herr Ziegler, der vorhin nicht im Saal war, beantragt, auf seine Interpellation zurückzukommen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Ziegler Jean 54 Stimmen  
Dagegen 31 Stimmen

M. **Ziegler** Jean: Mon interpellation concerne la Banque de commerce et de placements à Genève, filiale de la BCCI, la plus grande banque criminelle du monde. Elle a été interdite dans 69 pays. Sa seule succursale qui fonctionne sans accroc dans le monde est celle de Genève. Ni la Commission fédérale des banques, ni le procureur de Genève, ni le Conseil fédéral, malgré les documents américains accablants, n'ont entrepris la moindre démarche pour fermer cette banque, pour ouvrir une enquête et déposer plainte. C'est un scandale qui est à peine compréhensible.

Le Conseil fédéral répond qu'il n'y a aucun problème avec la BCCI, qu'on ne dispose d'aucune preuve qu'Abou Nidal ou le cartel de Medellin aient lavé leur argent sale à Genève par l'intermédiaire de la BCCI. Cette banque criminelle peut donc continuer son «travail» tranquillement. Une telle indifférence au crime organisé, une telle indifférence aux atteintes répétées portées à la place financière suisse, une telle indifférence au banditisme bancaire pratiqué par certains établissements – bien sûr pas tous – par certaines sociétés financières dans notre pays est proprement inacceptable. Il faut que le Parlement impose les mesures nécessaires à la Commission fédérale des banques et au Conseil fédéral, c'est-à-dire la fermeture de la Banque de commerce et de placements à Genève, l'ouverture d'une enquête contre M. Hartmann, son principal directeur, qui est un ancien de l'UBS, et les principaux membres du Conseil d'administration.

Comme c'est malheureusement une interpellation, nous ne pouvons pas prendre la décision de fermeture par voie parlementaire. Je m'attendais à une réponse tout à fait différente du Conseil fédéral. Par conséquent, la seule chose que nous puissions entreprendre aujourd'hui est d'ouvrir un débat sur les agissements de la BCCI, sur l'indifférence à peine compréhensible de la Commission fédérale des banques et sur la politi-

que que le gouvernement entend appliquer face à des sociétés financières et à des banques qui visiblement – selon de multiples jugements de Londres, de Luxembourg, de New York et de Paris où les responsables ont déjà été condamnés – abritent les capitaux du crime et utilisent les institutions suisses pour les légaliser. Le recours contre l'entraide judiciaire italienne demandé par les banquiers tessinois est à classer dans le même chapitre.

En conclusion, je me déclare totalement insatisfait par la réponse du Conseil fédéral, car elle est tout à fait incompréhensible. Je demande la discussion des problèmes soulevés dans mon interpellation.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion 44 Stimmen  
Dagegen 48 Stimmen

#### 92.3025

### Motion der liberalen Fraktion Kredite zur Ankurbelung der Konjunktur Motion du groupe libéral Crédits conjoncturels

#### Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1992

Der Bundesrat wird beauftragt:

1. zur Ankurbelung der Konjunktur unverzüglich 100 Millionen Franken aus dem Fonds «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» für den Nationalstrassenbau bereitzustellen;
2. bei der Zuteilung der Arbeiten darauf zu achten, dass die zusätzlichen Kredite in erster Linie den Kantonen gewährt werden, die von der Krise im Baugewerbe am meisten betroffen sind;
3. den Räten die Bewilligung von Nachtragskrediten zum Voranschlag 1992 zu beantragen.

#### Texte de la motion du 31 janvier 1992

1. Le Conseil fédéral débloquera sans tarder des crédits conjoncturels pour la construction des routes nationales en prélevant à cet effet un montant de 100 millions de francs dans le fonds routier.
2. Dans la répartition des travaux, il prendra soin que les crédits supplémentaires soient accordés en priorité aux cantons les plus touchés par la crise du bâtiment et du génie civil.
3. Il soumettra aux Chambres une demande de crédits complémentaires sur le budget 1992 de la Confédération.

#### Sprecher – Porte-parole: Narbel

#### Schriftliche Begründung

Bei der Beratung des Voranschlags 1992 bewilligten die Räte für den Nationalstrassenbau 1,279 Milliarden Franken. Der Bundesrat hatte dafür 1,395 Milliarden Franken eingesetzt.

Am 4. September 1990 hat der Ständerat die Motion von Ständerat Jean Cavadini «Nationalstrassennetz. Fertigstellung im Jahr 2000» angenommen. Am 3. Dezember des gleichen Jahres hiess der Nationalrat die das gleiche Anliegen vertretende Motion unseres ehemaligen Kollegen Kohler gut. Die Einhaltung dieser Beschlüsse hätte die Bewilligung eines Kredits von mindestens 1,650 Milliarden Franken für dieses Jahr bedingt.

In der Zwischenzeit hat sich die Konjunktur, namentlich im Bauwesen, in den Westschweizer Kantonen sehr stark verschlechtert. Da das Nationalstrassennetz gerade in den von der Krise am stärksten betroffenen Kantonen noch nicht fertiggestellt ist, scheint es sinnvoll, das Instrument des Nationalstrassenbaus zu benutzen, um die Konjunktur und die Wirtschaftstätigkeit in diesen Regionen wieder anzukurbeln. Die finanziellen Mittel, die dafür erforderlich sind, stehen im Stras-

senfonds zur Verfügung. Die abgeschlossenen Projektierungsarbeiten stellen auf Bundesebene eine Arbeitsreserve für mehr als 1,5 Milliarden Franken dar.

Es wäre sowohl für den Bund als auch für die Kantone finanziell sehr interessant, gewisse Baustellen Unternehmen der betroffenen Regionen anzuvertrauen: Die Submissionspreise sind zurzeit sehr günstig, und die vergebenen Arbeiten würden wie Förderungsmassnahmen wirken, wobei die Kosten zu Lasten des Strassenfonds gingen. Den Kantonen würden sich dadurch in den nächsten Jahren neue Steuereinnahmen eröffnen, und die Arbeitslosenkassen könnten einen Teil der Entschädigungen, die sie Stellensuchenden ausrichten, einsparen.

1990 belief sich der Nettoertrag der Treibstoffzölle auf mehr als 3,066 Milliarden Franken. 601 Millionen davon gingen in die allgemeine Bundeskasse. Heute gedenkt der Bundesrat, den Treibstoffgrundzoll um 25 Rappen je Liter zu erhöhen. Diese Erhöhung würde dem Bund mehr als 800 Millionen Franken nicht zweckgebundener Einnahmen verschaffen. Eine entgegenkommende Geste zugunsten der Wirtschaft der Kantone, die von der Krise am stärksten betroffen sind, ist darum am Platz.

Falls die Räte die Erhöhung des Treibstoffgrundzolls auf Anfang 1993 gutheissen, wird sehr wahrscheinlich gegen diesen Beschluss das Referendum ergriffen. Die Kreise der Strassenbenützer würden die Berücksichtigung dieser Motion als ein positives Zeichen interpretieren. Sie würden verstehen, dass die indirekten Steuern, welche die Benützer privater Verkehrsmittel entrichten, nicht nur der Sanierung der Bundesfinanzen dienen, indem sie dem Bund eine zinslose «Reserve» liefern, sondern entsprechend den Zwecken verwendet werden, für die sie erhoben werden.

Wir legen dieser Begründung eine vergleichende Aufstellung der kantonalen Arbeitslosenzahlen von Ende Dezember 1991, eine Grafik über den Stand der Arbeiten für den Nationalstrassenbau Ende 1990 und eine Tabelle der von den Kantonen für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrassen angeforderten Kredite sowie der Beträge bei, welche die Finanzverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassenbau dafür gewährt.

Diese drei Tabellen zeigen, dass die von der Arbeitslosigkeit am stärksten betroffenen Kantone auch diejenigen sind, die den Bau der Nationalstrassen mangels Bundeskrediten am stärksten einschränken müssen, obwohl sich die fehlenden Teilstücke auf ihrem Gebiet befinden.

Angesichts der konjunkturellen Lage ersucht die liberale Fraktion den Nationalrat, diese Motion in der Frühjahrsession zu behandeln.

#### *Développement par écrit*

Lors de la discussion du budget 1992, les Chambres ont voté un montant de 1,279 milliard de francs au poste de la construction des routes nationales, alors que le Conseil fédéral demandait 1,395 milliard de francs.

Le 4 septembre 1990, le Conseil des Etats acceptait la motion de M. Cavadini Jean, conseiller aux Etats, concernant l'achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000. Le 3 décembre de la même année, le Conseil national en faisait de même avec la motion jumelle de notre ancien collègue Kohler Raoul. Le respect de cette décision aurait impliqué l'acceptation d'un crédit minimum de 1,650 milliard de francs pour l'année présente.

Entre-temps, la situation conjoncturelle s'est très fortement dégradée dans les cantons romands, spécialement dans le domaine de la construction et du génie civil. Or, le réseau des routes nationales n'est pas encore achevé dans les cantons les plus touchés par cette crise. Il paraît donc judicieux d'employer cet instrument pour relancer la conjoncture et induire une reprise des activités économiques dans ces régions. Les moyens financiers sont par ailleurs à disposition dans le fonds routier et les travaux d'études terminés représentent une réserve de travail pour un montant supérieur à 1,5 milliard de francs à l'échelon fédéral.

Il serait en outre financièrement très intéressant pour la Confédération et les cantons d'adjuger certains chantiers dans les

régions concernées: les prix de soumission sont actuellement très favorables, les adjudications agiraient comme des mesures de relance tout en étant prises en charge par le fonds routier, les finances cantonales retrouveraient une nouvelle masse fiscale dans les prochaines années et les caisses de chômage seraient allégées d'une part des allocations versées aux demandeurs d'emplois.

En 1990, le produit net des droits d'entrée sur les carburants s'est élevé à plus de 3,066 milliards de francs, dont 601 millions pour la caisse générale de la Confédération. A l'heure où le Conseil fédéral entend prélever 25 centimes supplémentaires par litre de carburant sous la forme d'une augmentation des droits de base (ce qui procurerait plus de 800 millions de francs pour une utilisation non affectée), il est nécessaire de faire un geste significatif en faveur de l'économie des cantons les plus touchés par la crise.

En outre, si les Chambres acceptent d'augmenter les droits de base sur les carburants dès le début de 1993, il est très probable qu'un référendum sera lancé contre cette décision. La prise en considération de cette motion apparaîtrait comme un signe positif par les milieux routiers, qui comprendraient ainsi que les impôts indirects versés par les utilisateurs des transports individuels privés ne sont pas uniquement destinés à assainir les finances de la Confédération en lui fournissant une «réserve» sans intérêt, mais qu'ils sont utilisés conformément aux buts pour lesquels ils sont prélevés.

Il est joint à la présente une liste comparative du chômage à fin décembre 1991 dans les cantons suisses, un graphique sur l'état des travaux de construction des routes nationales à fin 1990 et un tableau des crédits demandés par les cantons pour la construction et l'entretien des routes nationales, ainsi que les montants accordés par l'Office fédéral des finances en collaboration avec l'Office fédéral des routes.

Ces trois tableaux montrent que les cantons les plus touchés par le chômage sont aussi ceux qui doivent le plus restreindre la construction des routes nationales faute de crédits fédéraux, alors même que les maillons manquants se trouvent sur leur territoire.

Vu la situation conjoncturelle, le groupe libéral demande de traiter la présente motion en urgence lors de la session de printemps.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992*

Angesichts der ausserordentlich unbefriedigenden Situation der Bundesfinanzen hat das Parlament die Kredite 1992 für den Nationalstrassenbau gekürzt. Diese Kürzung wurde im Dezember 1991 in Kenntnis der Beschäftigungslage im Bauwesen vorgenommen. Ein Nachtragskredit liesse sich nur rechtfertigen, wenn in diesem Bereich neue, alarmierende Entwicklungen einträten. Dies um so mehr, als die Finanzkommissionen vom Bundesrat ausdrücklich verlangten, Nachtragskredite nur mit grosser Zurückhaltung zu beantragen.

Die Lage des Bauwesens in den französischsprachigen Kantonen ergibt ein widersprüchliches Bild. In den Kantonen Jura und Wallis sind die Bauaufträge, namentlich für die Erstellung der N 9 und der N 16, sehr zahlreich. Im Kanton Neuenburg gibt die Situation nicht zu Sorge Anlass, auch wenn das Auftragsvolumen gegenüber 1990/1991 leicht gesunken ist. Die grossen Baustellen des Kantons (N 5, T 20 Vue des Alpes) beeinflussen die Konjunktur noch immer. In den Kantonen Freiburg, Waadt und Genf hingegen sind die Schwierigkeiten im Bausektor schwerwiegender.

In Anbetracht der Konjunkturlage ist der Bundesrat dennoch der Auffassung, dass sich zusätzliche Massnahmen zur Ankurbelung der Konjunktur über eine Lockerung der Budgetdisziplin nicht rechtfertigen lassen. Zudem müssen auch die folgenden Ueberlegungen berücksichtigt werden.

Im Prinzip eignet sich der Nationalstrassenbau nicht zur kurzfristigen Stimulierung der Konjunktur. Da von der Planung über die Vorbereitung und die Ausschreibung bis zur Vergabe der Arbeiten und deren Beginn sehr viel Zeit vergeht, führen zusätzliche finanzielle Impulse erst Monate später zu neuen Bauaufträgen. Daher muss vielmehr eine dauerhafte, auf langfristige Ziele ausgerichtete Planung angestrebt werden.

Der Bundesrat hat am 1. April 1992 einem neuen, dem vierten, langfristigen Nationalstrassenbauprogramm zugestimmt. Aufgrund dieses Programms, das die Anliegen der Motionen 90.577 Cavadini Jean und 90.570 Kohler Raoul aufnimmt, sollen die wichtigsten Teilstücke des Nationalstrassennetzes bis zum Jahr 2002 fertiggestellt werden. Seine Verwirklichung bedingt die Bereitstellung von jährlich 1,8 Milliarden Franken für den Nationalstrassenbau in den Jahren 1995 bis 2001. Ab 1993 beträgt der Budgetkredit 1,58 Milliarden Franken. Das sind rund 300 Millionen mehr, als die Räte für 1992 bewilligt haben. Die konjunkturellen Auswirkungen der Beschleunigung des Nationalstrassenbaus werden insbesondere in der französischsprachigen Schweiz zu spüren sein, wo sich der bedeutendste Teil der bevorstehenden Arbeiten befindet. Es ist vorgesehen, dass in den Jahren 1993 bis 1996 rund 56 Prozent der für den Nationalstrassenbau bestimmten Ausgaben der französischsprachigen Schweiz zugute kommen. Während dieses Zeitraums sollen in dieser Region 96,3 Kilometer Nationalstrassen gebaut werden gegenüber 36,5 Kilometern in der Deutschschweiz. Die Verwirklichung dieses Programms ist indessen nur möglich, wenn die Erhöhung des Treibstoffgrundzolls, wie sie der Bundesrat im Rahmen der Sanierungsmassnahmen des Bundeshaushalts dem Parlament vorschlägt, angenommen wird.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass sich ein Eingreifen im Augenblick erübrigt. Sollte sich aber in den Kantonen, die am stärksten unter den konjunkturellen Schwierigkeiten leiden, die Beschäftigungslage im Baugewerbe weiter verschlechtern, wird er gezielte Massnahmen ergreifen und dem Parlament die für ihre Finanzierung erforderlichen Nachtragskredite beantragen.

#### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992*

Les crédits 1992 pour la construction des routes nationales ont été coupés par le Parlement en considération de la situation financière extrêmement insatisfaisante des finances fédérales. Cette coupure a eu lieu en décembre 1991, en connaissance de la situation de l'emploi dans le secteur de la construction. Pour justifier un crédit supplémentaire, il faudrait que des développements nouveaux et particulièrement alarmants soient intervenus depuis lors dans ce domaine. Cela d'autant plus que les Commissions des finances ont expressément souhaité que le Conseil fédéral suive une politique très restrictive des crédits supplémentaires.

La situation du secteur du génie civil dans les cantons romands présente une image très contrastée. Dans les cantons du Jura et du Valais, les commandes de travaux de génie civil sont très élevées, en raison notamment des chantiers liés à la construction des N 9 et N 16. Si, dans le canton de Neuchâtel, les carnets sont un peu moins fournis qu'en 1990/1991, la situation n'est cependant pas inquiétante. Les grands travaux que connaît le canton (N 5, T 20 Vue des Alpes) influencent encore la conjoncture. En revanche, dans les cantons de Fribourg, Vaud et Genève, le secteur du génie civil connaît des problèmes plus importants.

Au vu de la situation conjoncturelle, le Conseil fédéral est cependant d'avis que des impulsions supplémentaires de relance par un assouplissement de la discipline budgétaire ne se justifient pas. Il faut encore tenir compte des réflexions suivantes.

En principe, la construction des routes nationales ne se prête pas à des mesures de relance orientées sur le court terme. Le temps nécessaire entre la planification, la préparation, la soumission, l'adjudication des travaux et leur commencement est très long, de sorte que des impulsions financières supplémentaires ne conduiraient à des nouveaux mandats de construction qu'après des mois. Il faut bien davantage viser une planification durable, orientée sur des objectifs à plus long terme.

Le Conseil fédéral a approuvé, le 1er avril 1992, un nouveau programme à long terme de construction des routes nationales, le quatrième. Inspiré des motions 90.577 Cavadini Jean et 90.570 Kohler Raoul, il permettra la terminaison des plus importants tronçons du réseau des routes nationales pour l'an 2002. Sa réalisation implique la mise à disposition de la

construction des routes nationales de 1,8 milliard de francs par an entre 1995 et 2001. Dès 1993, le crédit budgétaire à disposition se montera à 1,58 milliard de francs, soit une augmentation d'environ 300 millions de francs par rapport au crédit budgétaire 1992 décidé par les Chambres. Les effets conjoncturels de l'intensification du rythme de construction des routes nationales se feront avant tout sentir en Suisse romande où se trouve la majorité des plus importants travaux à entreprendre. Il est ainsi prévu que, de 1993 à 1996, 56 pour cent environ des dépenses relatives à la construction des routes nationales soient consacrés à la Suisse romande. Durant cette même période, 96,3 kilomètres de routes nationales devraient être mis en chantier dans cette région du pays, contre 36,5 en Suisse alémanique. Toutefois, la réalisation de ce programme n'est possible que si la majoration des droits de base sur les carburants, proposée au Parlement par le Conseil fédéral dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, est acceptée.

Le Conseil fédéral est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'intervenir maintenant. Toutefois, si la situation de l'emploi dans le secteur du génie civil devait, dans les cantons les plus touchés par les difficultés conjoncturelles, se dégrader encore, il envisagera des mesures ciblées et proposera au Parlement les crédits supplémentaires nécessaires à leur financement.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

**M. Narbel:** La réponse du Conseil fédéral est surprenante. Tout d'abord, lorsqu'il analyse la situation économique, il reconnaît que les cantons de Genève, Fribourg et Vaud ont une économie durement touchée dans le secteur de la construction, et si les services compétents de la Confédération s'étaient préoccupés de ce problème, ils devraient avoir signalé au Conseil fédéral la croissance continue du chômage, le nombre de faillites d'entreprises dans le domaine de la construction en forte hausse. C'est à croire que l'information n'a pas véritablement circulé.

Les mesures de réductions budgétaires prises lors de l'établissement du budget 1992 ont durement touché les cantons de Fribourg et Vaud, puisque les travaux autorisés dans ces deux cantons en matière de construction autoroutière ont diminué de 50 pour cent. Ces 50 pour cent représentent environ 40 millions de travaux en moins pour chacun des cantons. Dans sa réponse, le Conseil fédéral dit que l'état des projets ne permet pas d'adjudger rapidement des travaux, ce n'est pas vrai. Un certain nombre de travaux, notamment dans le canton de Fribourg, le tunnel des Vignes; dans le canton de Vaud, d'autres travaux n'ont pas pu être adjugés par décision de la Confédération alors que ces projets sont prêts.

Il me semble que le troisième élément qui n'est pas évoqué du tout dans la réponse du Conseil fédéral, c'est que la construction peut être effectuée à des conditions particulièrement favorables aujourd'hui. Les soumissions rentrées démontrent que l'on obtient des prix inférieurs de 20 à 30 pour cent par rapport aux devis d'il y a une année ou deux ans. Par conséquent, on pourrait entreprendre ces travaux à compte favorable et ceci permettrait notamment de donner à des entreprises du travail de manière intéressante.

Dernière remarque: le financement. Le fonds routier à un montant à disposition pour la construction des autoroutes et, Monsieur le Conseiller fédéral, vous proposez aux Chambres une augmentation de la surtaxe et en même temps vous freinez la construction des autoroutes. On peut se demander d'ailleurs dans quelle mesure, en cas de référendum, vous n'apportez pas de l'eau au moulin de ceux qui argumentent en faveur de la non-augmentation de la surtaxe sur les carburants, dès le moment où vous prenez de telles décisions.

Le dernier élément qui me pousse à vous inviter à accepter notre motion, c'est l'impossibilité à transformer en postulat une

motion qui demande des crédits supplémentaires. Comment peut-on nous proposer de la transformer en postulat, c'est-à-dire de nous donner une réponse un jour peut-être, alors que nous demandons une réponse aujourd'hui encore? Il faut que le Conseil fédéral soutienne l'économie des cantons durement touchés par la crise immobilière. Cette motion va dans ce sens.

**Bundesrat Stich:** Der Bundesrat bittet Sie, diese Motion in ein Postulat umzuwandeln. Sie kennen die Geschichten über die Kürzungen. Wir haben heute bei der Behandlung der Staatsrechnung sehr viele kritische Voten gehört wegen des Riesendefizites. Man muss sich ganz klar sein: Mit dem Einsatz von zweckgebundenen Mitteln reduziert man natürlich das Defizit nicht, auch wenn diese Mittel in einem Fonds sind; man erhöht vielmehr die Ausgaben und vergrössert das Defizit. Das führt weiter dazu, dass man sich stärker verschulden muss und die Zinssätze steigen. In dieser Hinsicht liegt die Argumentation völlig daneben. Wir haben alles Interesse daran, die Teuerung zu bekämpfen und die Zinssätze wieder zurückgehen zu lassen. Das können wir nur erreichen, wenn wir den Haushalt sanieren – und zum Haushaltsanieren gehört einfach, dass man nicht mehr ausgibt, als man einnimmt. Da spielt eine Reserve keine besondere Rolle.

Es ist allerdings noch zu sagen, dass gemäss Bauprogramm für die Nationalstrassen diese Reserve relativ rasch erschöpft sein wird.

Was die wirtschaftliche Situation angeht: Massnahmen im Nationalstrassenbau sind kein Mittel, um die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen – das ist schlicht und einfach nicht wahr. Denn im Nationalstrassenbau ist die Arbeit heute hochtechnisiert, und im Verhältnis zu den Geldern, die ausgegeben werden, ist der Arbeitsaufwand sehr, sehr gering.

Die Bauwirtschaft ist vor allem im Wohnungsbau, im Hochbau, vom Konjunkturereinbruch betroffen, also nicht im Strassenbau, nicht im Tiefbau. Dem vor allem betroffenen Teil der Bauwirtschaft helfen Sie, wenn Sie dafür sorgen, dass die Zinssätze zurückgehen; nur dann wird der Private wieder bauen können. Ich nehme an, dass Sie grundsätzlich der Meinung sind, es sollten eigentlich die Privaten sein, die bauen, und nicht der Staat.

Aus diesen Ueberlegungen bitte ich Sie, diese Motion in der Form des Postulates zu überweisen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	51 Stimmen
Für Ueberweisung als Motion	34 Stimmen

90.249

### Parlamentarische Initiative (Vollmer) Reform des Regierungssystems Initiative parlementaire (Vollmer) Réforme du système gouvernemental

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1305 – Voir année 1991, page 1305  
Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

#### Wortlaut der Initiative vom 22. Juni 1990

Gestützt auf Artikel 93 Absatz 1 der Bundesverfassung und auf Artikel 21bis des GVG verlange ich mit einer parlamentarischen Initiative in Form einer allgemeinen Anregung eine Reform des schweizerischen Regierungssystems. Insbesondere sind zu prüfen:

1. eine Regierungsform, die das «Direktorialprinzip» (Einzelwahl der Bundesräte auf Zeit, fehlende Abhängigkeit der Regierung vom Parlament u. a. m.) durch ein «konkurrenzieren des Regierungssystem» (parlamentarisches Regierungssystem) ersetzt oder mit entsprechenden Elementen ergänzt;
2. die dazu notwendigen Anpassungen in der Organisation der Regierung wie des Parlamentes und im Zusammenwirken von Regierung und Parlament.

#### Texte de l'initiative du 22 juin 1990

Me fondant sur l'article 93, alinéa premier, cst., et sur l'article 21bis LREC, je demande, par une initiative parlementaire conçue en termes généraux, que le système gouvernemental soit réformé. Il convient en particulier d'étudier les points suivants:

1. remplacement du principe «directorial» (élection individuelle des conseillers fédéraux pour une législature, trop grande indépendance du gouvernement par rapport au Parlement, etc.) par un système gouvernemental concurrentiel (système gouvernemental parlementaire) ou adaptation en ce sens du système actuel;
2. réorganisation du Conseil fédéral et des Chambres fédérales et réexamen de la collaboration du gouvernement et du Parlement.

#### Schriftliche Begründung

Die Diskussionen um die Stellung der Schweiz im künftigen Europa und insbesondere die schweizerischen Aussichten im Integrationsprozess in einen «Europäischen Wirtschaftsraum» (EWR) und später in die «Europäische Gemeinschaft» (EG) haben interessanterweise auch verschiedene innenpolitische Reformvorhaben wieder wachgerüttelt. Bekanntlich schlummert das Projekt einer Totalrevision der Bundesverfassung seit Jahren in den Schubladen der Verwaltung. Der letzte noch hängige Parlamentsauftrag reduzierte die seinerzeit als «Höhenflug» bezeichneten Reformabsichten auf rein formalrechtliche und sprachliche Anpassungen. Unterdessen gibt es neue Versuche, der Idee einer Totalrevision der Bundesverfassung wieder Leben einzuhauchen. Parlamentarische Vorstösse mit mehr Erfolgchancen sind hängig. Wieweit damit jedoch einmal mehr nur kosmetische Anpassungen anvisiert werden sollen, bleibt noch offen. Die Gefahr des Wiederauflebens von verfassungsidealistischen Positionen, bei denen mittels einer fortschrittlichen Festschreibung von ausführlichen Staatsgrundsätzen, Aufgabenkatalogen und erweiterten Grundrechten allein schon die Veränderung des wesentlich von den wirtschaftlichen Gesetzen bestimmten sozialen Lebens erwartet wird, ist jedenfalls noch lange nicht ausgeräumt.

– Parlaments- und Regierungsreform auf dem Tisch:

Mit parlamentarischen Einzelinitiativen haben neuerdings die beiden freisinnigen Staatsrechtler Rhinow und Petitpierre die Diskussion in einem konkreteren Bereich aktualisiert. Ihren Vorstössen liegt die Sorge um die heute in vielen Bereichen verzögerte, wenn nicht blockierte Gesetzgebungs- und Regierungsarbeit zugrunde. Die Hauptstossrichtung der Initiativen zielt auf eine Kapazitätserhöhung von Parlament und Bundesrat. Das Medienecho war denn auch entsprechend gross: Vorschläge für eine massive Erhöhung der Zahl der Bundesräte oder eine Professionalisierung des Parlamentes haben schon immer emotionsgeladene Bürgerdiskussionen ausgelöst. Im Vorstoss Rhinow/Petitpierre werden jedoch auch eine Anzahl unspektakuläre, aber deswegen nicht weniger wichtige Problembereiche angesprochen und zur Reformdiskussion gestellt.

– Hauptproblem bleibt tabuisiert:

Bei aller Wichtigkeit und Seriosität der gemachten Reformvorschläge ist augenfällig, dass ein wesentliches Hauptproblem unserer politisch-institutionellen Schwierigkeiten im sogenannten Regierungssystem, d. h. in der sich in den letzten Jahrzehnten auf Bundesebene herausgebildeten Konkordanzpolitik, liegt. Das zwar durch unsere Bundesverfassung nur teilweise vorgeprägte «Direktorialsystem» ist mit der gesellschaftspolitischen Entwicklung vollends in ein starres und innovationshemmendes Regime gerückt. Die politische Apathie, die Aushöhlung der Volksrechte, die immer deutlicher ab-

## **Motion der liberalen Fraktion Kredite zur Ankurbelung der Konjunktur**

### **Motion du groupe libéral Crédits conjoncturels**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3025
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	738-741
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 214