

Fünfte Sitzung – Cinquième séance**Montag, 5. Dezember 1983, Nachmittag****Lundi 5 décembre 1983, après-midi**

14.30 h

Vorsitz – Présidence: M. Gautier

Le président: Le peuple et les cantons se sont prononcés hier sur deux modifications de la constitution touchant à la transmission et à l'acquisition de la nationalité suisse.

Sur le premier arrêté, peuple et cantons ont confirmé la décision de l'Assemblée fédérale et ont ainsi réparé l'injustice qui faisait que, seuls, les hommes transmettaient automatiquement la nationalité suisse à leurs enfants. Cet arrêté corrige aussi heureusement l'acquisition de la nationalité suisse par les conjoints. Ainsi, un pas de plus est fait dans la voie de l'égalité des sexes; nous pouvons nous en réjouir. Nous avons aussi été heureux d'entendre hier soir le représentant du Conseil fédéral déclarer devant les caméras de la télévision que le gouvernement ne tarderait pas à nous soumettre la loi d'application de ce nouvel article constitutionnel.

Le deuxième arrêté a été refusé par une nette majorité du peuple et la presque totalité des cantons. Il est probable que dans ce cas, l'Assemblée fédérale a voulu aller trop vite et trop loin dans la générosité en ce qui concerne l'acquisition de la nationalité suisse, et que l'addition aux étrangers de la deuxième génération, des réfugiés et des apatrides, a surchargé le bateau et l'a fait sombrer. Cela confirme, s'il en était besoin – et l'analyse des résultats par cantons le démontre clairement – que le problème des réfugiés est devenu suraigu et provoque des réactions qui vont à l'encontre de nos traditions d'accueil.

Cela démontre une fois encore la nécessité de revoir notre pratique dans ce domaine et combien il était urgent de réétudier la loi sur l'asile et la politique du personnel sur ce point précis. C'est une mesure immédiate dont il n'est pas sûr qu'elle soit suffisante à moyen et à long termes pour décriper les réactions désagréables qui risquent de nuire en tout premier lieu aux réfugiés les plus menacés, mais c'est un premier pas.

Le peuple et les cantons on parlé. Nous n'avons qu'à nous incliner et à tirer les conséquences de leur vote.

Fragestunde – Heure des questions**Question 1:****Riesen-Fribourg. Sowjetunion. Menschenrechte
Union soviétique. Droits de l'homme**

Le 13 octobre 1983, Yossif Begun était condamné par un tribunal soviétique à une peine de 12 ans, pour «propagande et agitation antisoviétique». Begun est un professeur renommé d'hébreu, langue considérée par les autorités soviétiques comme un moyen «de propagande et d'agitation». Ce verdict est en contradiction flagrante avec l'Acte final d'Helsinki et le document final de la Conférence de Madrid et contrevient aux dispositions générales régissant les droits de l'homme.

Que pense le Conseil fédéral de cette affaire? Quelles sont ses possibilités d'interventions? Est-il disposé à intervenir, dans le cadre de la CSCE en faveur de Yossif Begun et d'autres victimes du mépris soviétique pour les droits de l'homme?

M. Aubert, président de la Confédération: Je ne fais que répéter ce que nous avons déjà dit à de nombreuses reprises, du haut de cette tribune, à savoir que le Conseil fédéral est très préoccupé par les atteintes aux droits de l'homme, où qu'elles se produisent.

De surcroît, le Conseil fédéral est lié, comme l'URSS par les dispositions de l'Acte final d'Helsinki que ces deux pays ont signé, le 1^{er} août 1975.

Le Conseil fédéral a suivi avec attention et inquiétude ce qui est le troisième procès intenté à M. Yossif Begun. Déjà en juin 1983, le chef de notre délégation à la réunion de Madrid de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe est intervenu en faveur de M. Begun auprès de la délégation soviétique. Par ailleurs, notre ambassade à Moscou a reçu pour instructions de suivre l'affaire de près et notamment pendant ce dernier procès qui a abouti à la condamnation du 13 octobre 1983 relevée par M. Riesen. Nous sommes intervenus en faisant savoir aux autorités compétentes soviétiques que nous ne pouvions rester indifférents au sort de ce citoyen soviétique d'origine juive qui lutte pour ses droits.

La Suisse continuera, comme par le passé, tant sur le plan bilatéral que sur le plan multilatéral, tant par la voie de la diplomatie discrète que par d'autres moyens, d'en appeler au respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales les plus élémentaires. De même, elle poursuivra ses efforts dans le cadre de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, pour développer et pour rendre plus contraignants les instruments internationaux devant assurer une meilleure protection de ces mêmes droits.

Deux réunions d'experts sont d'ores et déjà prévues dans le cadre du processus d'Helsinki; l'une sur les droits de l'homme, à Ottawa en 1985, et l'autre à Berne, en 1986, sur les contacts humains. Ces deux réunions seront mises à profit, précisément par notre pays, à cet effet. Dans certains cas similaires, des interventions de la Suisse ont abouti, notamment lorsqu'elles étaient faites en faveur de personnes ayant des liens directs avec notre pays.

Je suis assuré à M. Riesen qu'en tout état de cause nous poursuivrons nos efforts en faveur de M. Begun. Je remercie M. Riesen d'avoir rappelé ce cas, tout en lui disant que nous ne l'avions pas oublié.

Frage 2:**Segmüller. Treibstoffzölle. Ausführungsgesetzgebung
Droits sur les carburants. Législation d'application**

Am 28. Februar 1983 haben Volk und Stände die Verfassungsgrundlage betreffend die Verwendung der Treibstoffzölle angenommen. Die Vernehmlassungsfrist für die Ausführungsgesetzgebung ist Ende November abgelaufen.

Welches ist der heutige Stand der Gesetzgebung?

a. Wann ist die Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat zu erwarten?

b. Welche Vorstellungen hat der Bundesrat über das Inkrafttreten des Beschlusses? Sieht er eine gesamthafte oder eine teilweise Inkraftsetzung vor, und zieht er eine rückwirkende Inkraftsetzung in Betracht im Hinblick auf die Kantone, welche an den zusätzlichen rund 150 Millionen pro Jahr für den Nationalstrassenunterhalt interessiert sind?

Bundesrat Egli: Frage a: Die Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat sollte im ersten Viertel des Jahres 1984 möglich sein. Frage b: Der Strassenfinanzierungsbeschluss muss als Ganzes in Kraft gesetzt werden, weil in der Verteilung der verfügbaren Mittel jede Position in die andere übergreift. Über die Modalitäten der Inkraftsetzung kann erst aufgrund des Fortschrittes der Beratungen im Parlament entschieden werden. Dies um so mehr, als beabsichtigt ist, den Strassenfinanzierungsbeschluss mit einer Gesetzesvorlage über die Beteiligung der Kantone am Defizit des regionalen Personenverkehrs der SBB zu koppeln.

Frage 3:**Mauch. Universität Zürich. Parkhaus Irchel****Université de Zurich. Bâtiment-parking à l'Irchel**

Laut einem Pressebericht hat der Kanton Zürich den Bund ersucht, ein Parkhaus der Universität Irchel mit 20 Millionen Franken aus Mitteln der Forschungsförderung nach dem Hochschulförderungsgesetz zu subventionieren.

Wie beurteilt der Bundesrat diesen Antrag im Lichte der Tatsache, dass die Mittel zur Förderung der eigentlichen Aufgaben der Hochschulen angesichts immer noch wachsender Studentenzahlen sehr knapp, nach Meinung vieler Hochschulverantwortlicher zu knapp sind?

Bundesrat Egli: Der Kanton Zürich hat ein Subventionsgesuch für verschiedene Infrastrukturanlagen der Universität Zürich-Irchel eingereicht. Es geht namentlich um das erstellte Parkhaus, die Verkehrserschliessung und eine Fussgängerbrücke. Das Hochschulförderungsgesetz schliesst Beiträge hierfür nicht zum vornherein völlig aus. Es bestehen jedoch departementsinterne Richtlinien, welche die Subventionierung stark beschränken. Im Vordergrund stehen betriebsnotwendige Einrichtungen. Zu berücksichtigen sind ferner Parkplätze für Behinderte und sonstige Sonderfälle. Nach diesen Richtlinien wird das Departement des Innern zusammen mit dem Finanzdepartement zu urteilen haben.

Noch zwei Bemerkungen an die Fragestellerin. Erstens, falls Beiträge gesprochen werden, gingen diese natürlich nicht zu Lasten der Forschungsförderung, wie dies die Fragestellerin anzunehmen scheint, sondern zu Lasten der Sachinvestitionsbeiträge für Hochschulen. Und eine zweite Bemerkung: Falls ein Beitrag gesprochen wird, so würde dieser bei weitem nicht jenen Betrag erreichen, den die Fragestellerin in ihrer Frage erwähnt.

Frage 4:**Neukomm. Lebensmittelgesetz. Totalrevision****Loi sur les denrées alimentaires. Révision totale**

Ist im Jahre 1984 endlich mit der Botschaft zur Totalrevision des Lebensmittelgesetzes vom Jahre 1905 zu rechnen, nachdem der Bundesrat bereits 1973 in der Beantwortung der Motion Tschumi eine Totalrevision des Gesetzes als notwendig erachtete und die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates in ihrem Bericht vom 13. November 1981 ebenfalls deutlich auf die heutigen Unzulänglichkeiten des Erlasses hinwies?

Bundesrat Egli: Der Entwurf für ein neues Lebensmittelgesetz wurde im November 1982 in die Vernehmlassung geschickt. Das Vernehmlassungsverfahren schloss nach Verlängerung Mitte Juni 1983 ab. Es sind 180 zum Teil sehr umfangreiche Stellungnahmen eingegangen. Sie werden gesichtet und ausgewertet. Bis Ende Januar 1984 kann mit einem Bericht über das Vernehmlassungsergebnis und Vorschlägen für das weitere Vorgehen gerechnet werden. Schon jetzt steht fest, dass der Entwurf in mehreren Punkten überarbeitet werden muss. Die zahlreichen Eingaben weisen oft recht wesentliche Interessengegensätze auf. Deren Bereinigung erfordert einen erheblichen Zeitaufwand. Angesichts der schwierigen Probleme ist es jedoch nicht möglich, den Abschluss der Botschaft noch für das Jahr 1984 zuzusichern. Wir bemühen uns wohl, dies zu tun, aber eine behauptende Zusicherung darf ich nicht abgeben.

Frage 5:**Meier-Zürich. Niederlassung. Fristverkürzungen****Permis d'établissement. Ecourtement du délai requis**

Trotz Ablehnung von Mitenand-Initiative und Ausländergesetz wurden in Rom durch eine Delegation unter Führung

von BIGA-Direktor Bonny die Fristen zum Erhalt der Niederlassung von 10 auf 5 Jahre und für den Familiennachzug von 15 auf 12 Monate verkürzt.

Ich frage den Bundesrat:

Bedeutet die einseitigen Zugeständnisse nicht eine klare Missachtung des Volkswillens?

Bundesrat Friedrich: Diese Angelegenheit ist bereits vor mehr als sechs Monaten bekanntgegeben und diskutiert worden.

Die Ermittlung des wirklichen Volkswillens bietet, gerade im Falle des knapp verworfenen Ausländergesetzes, Schwierigkeiten. Den einen ging die Vorlage zu weit, den anderen zu wenig weit. Überdies hatte der Stimmbürger nicht über Niederlassung und Familiennachzug allein, sondern über Initiative und Ausländergesetz als Gesamtvorlagen zu entscheiden.

Die Mitenand-Initiative wollte jedem Ausländer von Anfang an einen Anspruch auf Verlängerung der Aufenthaltsbewilligung und auf Familiennachzug einräumen. Das Ausländergesetz sah als Voraussetzung der Niederlassung eine Aufenthaltsdauer von zehn Jahren und für den Familiennachzug eine Wartefrist von bloss sechs Monaten vor. Die vom Fragesteller kritisierte Frist von fünf Jahren Aufenthaltsdauer ist nicht generell bestimmt, sondern für italienische Staatsangehörige ausgehandelt worden. Ähnliche Regelungen gelten bereits gegenüber einigen anderen Staaten.

Der Bundesrat trägt die Verantwortung für die mit Italien ausgehandelten Fristen. Er ist für solche von der generellen Regelung abweichenden Sonderlösungen eindeutig zuständig. Er hat von seiner Kompetenz nach pflichtgemäßem Ermessen Gebrauch gemacht.

Durch die mit Italien vereinbarte Regelung wird – und das scheint mir die Hauptsache zu sein – die Stabilisierungspolitik nicht gefährdet. Die Zahl der in der Schweiz wohnhaften Italiener – sie hat übrigens in den letzten Jahren ständig abgenommen – setzt sich heute aus 91,1 Prozent Niedergelassenen und 8,9 Prozent Jahresaufenthaltern zusammen. Somit wird die Regelung auf den Gesamtbestand der ausländischen Wohnbevölkerung keinen Einfluss haben, sie erleichtert aber die Eingliederung der betreffenden Ausländer. Aus diesen Gründen kann von einer Missachtung des Volkswillens keine Rede sein.

Frage 6:**Braunschweig. PC-7-Flugzeuge. Lieferung an den Iran****Livraison de PC-7 à l'Iran**

Bekanntlich exportierte die Firma Pilatus AG in Stans im September 1983 (und vermutlich auch im Oktober) Porter-Flugzeuge des Typus PC-7 in den Iran, obwohl das Land seit zwei Jahren in einem offenen und grauenhaft blutigen Krieg mit dem Irak steht und obwohl dort weiterhin Menschen in grosser Zahl verfolgt werden. Der Bundesrat betrachtet die PC-7 bisher nicht als Kriegsmaterial, obwohl sie als Schulflugzeuge der Kampfpilotenausbildung dienen und mit Vorrichtungen für Bombeneinsätze versehen sind.

Ist es richtig, dass die Lieferungen an das «Ministry of defense» in Teheran adressiert waren? Hält der Bundesrat trotzdem daran fest, die PC-7 nicht der Kriegsmaterialgesetzgebung zu unterstellen?

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Le Conseil fédéral réaffirme ici ce qu'il a dit à plusieurs reprises, que le Pilatus PC-7, tel qu'il est fabriqué en Suisse, est un avion d'entraînement. En cas de guerre, nous ne l'utiliserions pas à des fins de combat. Il serait donc contraire à la loi de le considérer comme un matériel de guerre puisqu'il ne peut servir tel quel de moyen de combat. Peu importe d'ailleurs le destinataire. Ce n'est pas parce qu'ils seraient destinés à un quelconque ministère de la défense que des camions ou des chaussures ou de bicyclettes devraient pour autant être considérés comme matériel de guerre. Nous nous en tenons donc à la définition légale.

Braunschweig: Ich bin von dieser Antwort nicht befriedigt. Sie ist wirklich etwas blauäugig geraten. Aber das scheint einem Bundesrat gut anzustehen!

Ich hätte eine Zusatzfrage: Ist es richtig, dass hohe Beamte des Zivilluftfahrtamtes und ausgebildete Tiger-Piloten diese Flugzeuge PC-7 für die Firma Pilatus AG nach dem Iran ausgeflogen haben? Das scheint mir eine fragwürdige Verflechtung von privaten und öffentlichen Interessen zu sein.

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Il est assez naturel que cet avion, qui n'est pas spécifiquement un avion de combat, puisse être conduit par des pilotes civils aussi bien que par des pilotes militaires. Il n'y a pas là de «Verflechtung» ou d'imbrication qui soit contraire à la légalité, j'y trouve plutôt une justification à ce que je viens de vous dire.

Frage 7:

Ruf-Bern. Zentralstelle für Gesamtverteidigung. Umzug Transfert de l'Office central de la défense

Im März 1983 gab Bundesrat Chevallaz bekannt, die Zentralstelle für Gesamtverteidigung (ZGV) am Wildhainweg in Bern werde bei nächster Gelegenheit verlegt, um sie aus Sicherheitsgründen dem Abhör- und Sichtbereich der unmittelbar benachbarten sowjetischen Handelsmission zu entziehen. Gegenüber der Presse hat sich nun ZGV-Informationsschef Schwarz dahingehend geäußert, dass der Umzug auf unbestimmte Zeit verschoben worden sei.

Der Bundesrat wird angefragt:

– Betrachtet der Bundesrat ein Verbleiben der ZGV am bisherigen Standort mit den vorhandenen Sicherheitserfordernissen als vereinbar?

– Ist der Bundesrat bereit, die Dislokation der ZGV zu beschleunigen, und wann kann sie durchgeführt werden?

M. Chevallaz, conseiller fédéral: Nous l'avons constaté déjà lors de l'heure des questions du 7 mars 1983, les mesures de sécurité nécessaires pour l'immeuble occupé par l'Office central de la défense ont été définies, ordonnées et réalisées tant sur le plan de l'aménagement que de l'organisation. L'Office central de la défense est aussi bien protégé des vues ou des écoutes indiscretes que d'autres services de la Confédération, logés dans des immeubles privés. Je dirais même qu'il est plus en sécurité où il est maintenant qu'il ne l'était dans la grande maison de verre de la gare centrale où il se trouvait jusqu'alors. Le danger de fuite dans ces conditions n'existe pratiquement pas.

Il est vrai que nous avions prévu et que nous continuons de prévoir, pour des raisons qui sont purement pratiques, de rapprocher les bureaux de l'Office central de la défense du centre de l'administration et que nous saisissons la première occasion pour le déménagement. Jusqu'ici cette occasion ne s'est pas encore présentée, mais s'agissant de la sécurité de l'Office central ce déménagement n'est toutefois pas urgent et nous ne pouvons, dès lors, pas dire aujourd'hui quand il aura lieu.

Frage 8:

Neukomm. Weinpreise in den Gaststätten Prix des vins dans les cafés et restaurants

Antwort des Bundesrates siehe Sitzung vom 12. Dezember 1983 (Frage 18)

Réponse du Conseil fédéral voir séance du 12 décembre 1983 (question 18)

Frage 9:

Loretan.

PTT-Werbeflaggen für den «Christlichen Friedensdienst» «Mouvement chrétien pour la paix». Timbre réclame PTT

Die PTT haben laut Pressemeldungen unlängst dem «Christlichen Friedensdienst» einen Werbestempel bewilligt. Sieht man sich diese Organisation etwas näher an, stellt man fest, dass sie ins Lager jener «Friedensgruppen» gehört, welche die sattnam bekannte einäugige «Friedenspolitik» betreiben. Ihrem Jahresbericht für 1982 kann entnommen werden, dass sie – um nicht mehr zu sagen – ein sehr zwiespältiges Verhältnis zu unserer Landesverteidigung hat. So ortet sie «militaristische Tendenzen» in der Schweiz und nimmt Anstoss an der «Häufung von Selbstdarstellungen der Armee in Radio und Fernsehen, bei Defilees und in zivilen Besuchsveranstaltungen in Kasernen und Übungsplätzen». Wie kommt es, dass die PTT als Bundesanstalt eine Organisation, die das wichtigste Instrument für die Wahrung unserer Freiheit und Unabhängigkeit angreift, auf Postsendungen gratis Propaganda treiben lässt? Gedenkt der Bundesrat beim Verwaltungsrat der PTT zu intervenieren, damit in Zukunft solche Werbeaktionen unterbleiben?

Bundesrat Schlumpf: Die PTT-Betriebe setzen in der Stempelmaschine von rund 150 Postämtern ständig Postwerbeflaggen ein. Die entsprechende Werbung bezieht sich auf Anliegen der PTT selbst, auf allgemeine Interessen, nationale Ereignisse, wichtige Messen, Sportveranstaltungen oder Tourismus. Es werden aber auch zahlreiche Flaggen zugunsten von Sammlungen gemeinnütziger und wohltätiger Institutionen eingesetzt. Voraussetzung ist dabei, dass die betreffende Institution der Zentralauskunftsstelle für Wohlfahrtsunternehmungen, der sogenannten ZEW, angeschlossen ist. Diese Stelle ist eine Gründung der Schweizerischen Landeskonferenz für Sozialwesen und der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft. Der Christliche Friedensdienst ist Mitglied der ZEW. Nach dessen Angabe setzt der CFD über 90 Prozent seiner Mittel gemäss Rechnungsablage für die gemeinnützigen Zwecke ein. Der Christliche Friedensdienst hat die PTT deshalb ersucht, während seiner Postschecksammlung im November 1983 eine entsprechende Postwerbeflagge verwenden zu dürfen. Aufgrund der erwähnten Praxis ist diesem Gesuch entsprochen worden. Text und Motiv der Flagge standen unter dem Motto der Sammlung: «Frieden möglich machen». Die PTT-Betriebe bedauern – und mit ihnen auch der Bundesrat –, dass die Flagge in der Öffentlichkeit zu Kontroversen geführt hat. Sie nehmen diesen Fall zum Anlass, um künftig generell auf den Einsatz von Postwerbeflaggen zu verzichten, die mit ihrem Text in die Diskussion umstrittener Themen eingreifen können.

Frage 10:

Günter. Politische Aktionen des Luftamtes Prise de position politique de l'Office de l'air

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat sich dieser Tage in die heutige Auseinandersetzung um die Pistenverlängerung im Belpmoos mit einer offiziellen Erklärung eingeschaltet und sich massiv hinter die Befürworter der Vorlage gestellt.

Hat der Bundesrat diese Erklärung veranlasst und gebilligt? Ist der Bundesrat damit einverstanden, dass einzelne Bundesämter sich in politisch vielschichtige Kontroversen mit rein technischen Argumenten einmischen und einseitig Stellung beziehen?

Bundesrat Schumpf: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt ist in den letzten Wochen vor der gestrigen Abstimmung über die beiden kantonal-bernischen Belpmoos-Vorlagen verschiedentlich auf technische Fragen betreffend die Einführung des Instrumentenlandesystems und auf die Fluglärmekämpfung angesprochen worden. Dabei sind sich widersprechende und unrichtige Auffassungen zum Ausdruck ge-

langt. Mit der Pressemitteilung des Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartementes vom 29. November ist die zusammenfassende Antwort des Amtes zu den aufgeworfenen Fragen erteilt worden. Der Fragesteller spricht von einseitiger Stellungnahme und lässt durchblicken, dass er die Einmischung für unzulässig hält. Das aber zu Unrecht. Es ging nicht um eine Einmischung. Das Amt, nach Gesetz unmittelbare Aufsichtsbehörde über die zivile Luftfahrt, hat – gestützt auf seine Fachkenntnisse – in Frage gestellte Sachverhalte aus dem Luftfahrtbereich klargestellt. Dazu ist das Amt befugt. Eine Einflussnahme hat offenbar auch nicht stattgefunden.

83.057

SBB. Voranschlag 1984 CFF. Budget 1984

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1658 hiervor – Voir page 1658 ci-devant

Oehen: Gestatten Sie, dass ich Ihnen eingangs aus der Botschaft einen Absatz sinngemäss zitiere: Der durch den Bund zu deckende Kapitalbedarf für das nächste Jahr beläuft sich auf 125 Millionen Franken bei einer Neuverschuldung von 262 Millionen Franken. Zur Deckung des totalen Fehlbetrages wird der Bund voraussichtlich 550 Millionen Franken aufbringen müssen. Nicht gerechnet noch die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Starthilfe für den Huckepackverkehr, was ein Total von 677 Millionen Franken ausmacht. Mit anderen Worten: Für den Bund wird für das Jahr 1984 zugunsten der SBB eine Belastung von 1352 Millionen resultieren. Diese Zahl vermag man wohl erst richtig zu würdigen, wenn man bedenkt, dass der Ausgabenüberschuss in der Finanzrechnung des Bundesbudgets vom Bundesrat mit 1156 Millionen ausgewiesen wird, also rund 200 Millionen weniger, als allein zugunsten des öffentlichen Verkehrs gemäss vorliegendem Budget aufzuwenden ist. Da darf man wohl sagen, dass wir uns unsere Verkehrspolitik etwas kosten lassen, vor allem wenn wir noch bedenken, dass die SBB und die Privatbahnen insgesamt drei Viertel der Verkehrssubventionen von 2217 Millionen erhalten bei einem Total von 3590 Millionen, die unter dem Titel «Verkehr und Energie» ausgeschüttet werden. Der Blick in die Zukunft eröffnet wirklich kein erfreuliches Bild, sofern wir uns nicht zu mutigen Entschlüssen durchringen. Ich zitiere diesmal wörtlich aus der Botschaft folgende Sätze: «Es zeigt sich einmal mehr deutlich, dass die Zielsetzung des Leistungsauftrages, das Defizit der SBB kurzfristig auf ein tragbares Niveau zu senken, nicht erreicht werden kann. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass sich das wirtschaftliche Umfeld gegenüber den ursprünglichen, dem Leistungsauftrag zugrunde gelegten Annahmen stark verschlechtert hat. Wohl steigt im Vergleich zu 1982 der Ertrag stärker als der Aufwand. Das Ergebnis wird, bezogen auf die erwähnte Zielsetzung, jedoch nur unwesentlich beeinflusst. Auch die Zahlen des kurzfristigen Finanz- und Investitionsplanes lassen für die nächsten beiden Jahre Fehlbeträge von je knapp 500 Millionen erwarten.»

Es wird Sie wenig erstaunen, wenn ich Ihnen sage, dass unsere Fraktion diese Situation mit grösstem Unbehagen zur Kenntnis genommen hat. Wenn wir trotzdem bereit sind, dem Budget zuzustimmen, so deshalb, weil für das miserable Ergebnis nicht nur die Führung der SBB, sondern auch unser Rat und der Ständerat verantwortlich zu machen sind. Auf dem ganzen Sektor Verkehr opern wir aufgrund einer falschen und völlig überholten Ideologie nicht nur unsinnige Geldbeträge, sondern auch noch unsere Lebensqualität und

unendlich viele unwiederbringliche lebenswichtige Grundwerte. Ich frage Sie, die Sie verantwortlich sind (sofern und soweit Sie den Regierungsparteien angehören): Wäre es nicht richtig, vom Bürger zu verlangen, dass er seine Mobilität mit allen Konsequenzen wenigstens selber bezahlt? Wäre es nicht gerade bei der Verkehrspolitik höchst angemessen, das Verursacherprinzip voll zur Anwendung zu bringen, wobei ohne weiteres sozial ausgerichtete Lastenverteilungen innerhalb des ganzen Sektors möglich wären? Wären nicht endlich mutige Beschlüsse fällig, um den ganzen Sektor Verkehr gemäss den modernen Erkenntnissen der Ökologie zu regeln? Dies aber um Gottes Willen – und das möchte ich betonen – nicht auf der Basis der Gesamtverkehrskonzeption, die sich im Grund ja darauf beschränkt hat, das heutige Verkehrsaufkommen in die Zukunft zu extrapolieren, ohne die offensichtlichen Fehlentwicklungen unserer mobilitätssüchtigen Gesellschaft auch nur zu bremsen.

Meine kritischen Anmerkungen sollen Anstoss sein zum Überdenken des gesamten Fragenkomplexes. Wir dürfen uns – so meinen wir – nicht länger den Weg in eine bessere Zukunft durch phantasielose Fortführung einer offensichtlich falschen und dazu noch höchst kostspieligen Verkehrspolitik verbauen. Die heutige Haltung zugunsten des Privatverkehrs erlaubt nicht, eine Lösung für die Zukunft zu entwickeln. Wir schlucken das Defizit, erwarten jedoch, dass die klugen Köpfe in diesem Parlament und in der Direktions-etage der SBB in der angedeuteten Richtung aktiv werden. Herr Kollege Ammann hat letzten Donnerstag für die SP-Fraktion verschiedene Bemerkungen an diesem Pulte formuliert, welche Hoffnungen wecken, dass im Rahmen der Regierungsparteien die nötigen Massnahmen wenigstens diskutiert und eventuell sogar Beschlüsse gefasst werden, um die Rahmenbedingungen für eine sinnvolle Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und den Verkehr insgesamt im Sinne der Vernunft zu redimensionieren. Unseres Erachtens ist die Leitung der SBB mit dem Leistungsauftrag überfordert, wenn wir im bisherigen Rahmen diese Unternehmung weiter arbeiten lassen. Hoffnungen auf eine finanzielle Gesundung bleiben illusionär, solange keine grundsätzlichen Beschlüsse durch das Parlament gefasst werden.

Herr Kollege Aregger: Der Siegeszug des Autos ist nicht irreversibel. Die Umkehr muss kommen, da sich unsere Gesellschaft mit der Verherrlichung der ungehemmten Mobilität des Einzelindividuums mit Hilfe des Autos immer unerträglichere Opfer zumutet. Dabei denke ich nicht nur an die finanziellen Opfer für die Verkehrswege und das Auto selbst, sondern auch an den Verlust von Lebensqualität allzu vieler Mitbürger, an die Umweltschäden, die jährlich rund 1000 Todesopfer, die rund 30 000 Verletzten, die unermesslichen Schäden zu Lasten der Wirtschaft wegen Arbeitsausfalles, die Aufwendungen der Öffentlichkeit für die Pflege der Verletzten, die Invaliden und Waisen usw. An die Adresse der beiden bürgerlichen Regierungsparteien FdP und CVP: Auf dem Sektor Verkehr ist die Maxime des marktgerechten Verhaltens eine Katastrophe; sie löst keine Probleme. Die gleichzeitige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Privatverkehrs ist nicht möglich. Es würden derart grosse Investitionen auf lange Frist gebunden, dass mangels genügender Mittel eine Blockierung der Lösung zukunftsgerichteter Aufgaben befürchtet werden muss. Die jüngsten Indizien, dass wir uns ernsthaft mit der Zukunft auseinanderzusetzen haben – ich denke an das Waldsterben –, sollten eigentlich stark genug sein, um diese paar Gedanken, die ich Ihnen hier entwickeln konnte, ernsthaft zu überlegen.

M. Clivaz: Le budget des CFF pour 1984 reflète assez exactement la situation difficile de notre région ferroviaire. Or, cette situation est avant tout la conséquence de la politique de transports appliquée depuis de nombreuses années dans ce pays. Plusieurs orateurs l'ont déjà dit à cette tribune: on a favorisé sans la moindre retenue le trafic individuel sur la route au détriment des transports publics.

Fragestunde

Heure des questions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1983 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1666-1669
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 030

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.