

Art. 28*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Jagmetti, Berichterstatter: Im 8. Abschnitt gibt es zwei Gruppen von Bestimmungen: den Rechtsschutz einerseits und die Strafbestimmungen andererseits.

Zum Rechtsschutz möchte ich einfach bemerken, dass die Entscheide des Bundesamtes nicht ans Departement und von dort an den Bundesrat weitergezogen werden können, sondern an die Rekurskommission. In den Fällen, in denen der Weiterzug an das Bundesgericht nicht möglich ist, endet das Verfahren bei der Rekurskommission. Wir haben also keine Weiterzugsmöglichkeiten an den Bundesrat, ganz im Sinne der Diskussion, die wir vor kurzem führten. Wir wünschen eine Regierung und keine Rechtsmittelinstanz an oberster Stelle. Ich empfehle Ihnen, Artikel 28 in dieser Form zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 29–33*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Jagmetti, Berichterstatter: Die Artikel 29 bis 33 sind die Strafbestimmungen. Sie gaben in der Kommission zu keinen grossen Kontroversen Anlass. Sie wurden global als solche angenommen. Sie scheinen uns zweckmässig.

Ich empfehle Ihnen namens der Kommission Zustimmung.

Angenommen – Adopté

Art. 34–36*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Jagmetti, Berichterstatter: Bei den Schlussbestimmungen sind die üblichen Regeln über Vollzug, Uebergangsrecht, Referendum und Inkrafttreten angeführt. Sie gaben in der Kommission zu keinen Kontroversen Anlass. Ich kann Ihnen global empfehlen, den Artikeln 34 bis 36 zuzustimmen.

Allerdings möchte ich meinen am Anfang geäusserten Wunsch noch einmal anbringen: Ich hätte gerne, dass wir bei der nächsten Gelegenheit einen reibbaurechtlichen Erlass erhalten, der alle einschlägigen Bestimmungen enthält, so dass diese nicht mehr teils in einer bundesrätlichen Verordnung und teils in einem gesetzgeberischen Erlass enthalten sind. Das lässt sich vielleicht bei der nächsten Gelegenheit machen. Damit hätten wir dann auch eine andere Form der politischen Entscheidung.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

18 Stimmen

Dagegen

7 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.072

Förderung der schweizerischen Hochseeflotte Soutien de la flotte maritime suisse

Botschaft und Beschlussentwurf vom 6. November 1991 (BBl 1992 I 1)
Message et projet d'arrêté du 6 novembre 1991 (FF 1992 I 1)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Daniöth, Berichterstatter: Sie haben vielleicht mit einem leichten Schmunzeln Kenntnis davon genommen, dass die Förderung der schweizerischen Hochseeflotte Gegenstand eines Bundesbeschlusses sein soll. Doch mit Verlaub: In bezug auf ihre Grösse steht sie weltweit zwar nur an 61. Stelle – unter den Flotten der Binnenstaaten steht sie aber an 1. Stelle; sie ist die grösste.

Die schweizerische Hochseeflotte konnte im vergangenen Jahr ihren 50. Geburtstag feiern. Sie wurde seinerzeit im Krieg mit dem Ziel geschaffen, einen wesentlichen Beitrag zum Ueberleben unseres Volkes während des Zweiten Weltkrieges zu leisten. Nach dem Krieg übergab der Bund die damals weitgehend staatlich gelenkte Flotte vollständig der privaten Hand, behielt sich jedoch im Seeschiffahrtsgesetz vor, sie für den Fall erneuter Kriegs- und Krisengefahr jederzeit wieder in den Dienst der wirtschaftlichen Landesversorgung zu stellen. Die ordnungspolitische Lösung, welche die Flotte in normalen Zeiten dem freien Unternehmertum überlässt und eine Indienststellung durch den Staat nur bei einer Unterbrechung der Versorgungsströme von und nach Uebersee vorsieht, hat sich nicht zuletzt auch in finanzpolitischer Hinsicht bestens bewährt.

Mit dem Ende des kalten Krieges ist die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer eigenen Hochseeflotte keineswegs dahingefallen. Vielmehr zeigen die weltweit eingetretene politische Instabilität und das Entstehen gefährlicher Machtvakuen, dass die Gefahr regionaler Konflikte eher gestiegen ist. Hinzu kommt, dass die Abrüstung der meisten westlichen Armeen nicht nur durch technische Effizienzsteigerungen, sondern vor allem auch durch eine wesentliche Erhöhung ihrer Flexibilität und Beweglichkeit erkaufte worden ist. Das bedeutet aber – wie beispielsweise der Golfkrieg im vergangenen Jahr gezeigt hat –, dass die Kriegführenden in solchen Fällen unverzüglich einen grossen Teil der zivilen Handelstonnagen für ihre militärischen Transportzwecke requirieren und so dem Markt entziehen. Zieht man zudem in Betracht, dass die Handelsflotten aller westlichen Industrienationen, insbesondere auch diejenigen der EG-Staaten, in den vergangenen 10 bis 15 Jahren mindestens die Hälfte ihrer Tonnage verloren haben, so wird verständlich, dass die Aufrechterhaltung einer eigenen Flotte auch heute noch einer sicherheitspolitischen Notwendigkeit entspricht.

In den letzten paar Jahren ist die Zahl der unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffe von 34 Einheiten im Jahre 1985 auf derzeit 22 gesunken, was für einen rationellen Einsatz der Flotte im Bedarfsfalle eine kritische Grenze darstellt. Angestrebt wird deshalb wieder eine Flottengrösse von ungefähr 30 Handelsschiffen von unterschiedlichem Typ und unterschiedlicher Grösse.

Was die Sicherstellung des Flotteneinsatzes betrifft, so ist es in diesem Zusammenhang immerhin erfreulich, zu hören, dass der 1989 von den eidgenössischen Räten beschlossenen Finanzhilfeaktion für Schweizer Seeleute – Sie erinnern sich daran – ein grosser Erfolg beschieden ist. Gegenüber Anfang 1990, wo gerade noch 16 Schweizer zur See Dienst leisteten, haben sich inzwischen bereits 218 Seeleute dem Bund gegenüber dienstverpflichtet.

Der Bundesrat ist nun aber aufgrund seiner sicherheitspolitischen Verantwortung wie schon in der Vergangenheit aufgerufen, im Bereiche der Schiffsförderung die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass die dem freien Wettbewerb ausgesetzten Schweizer Reeder in der Lage sind, gegenüber der harten internationalen Konkurrenz zu bestehen. Diese Konkurrenz, welche mit ungleich längeren Spiessen kämpft als die Schweizer Reeder, wird durch praktisch sämtliche seefahrenden Nationen in Form direkter staatlicher Betriebszuschüsse, stark verbilligter Werftkredite, Steuererleichterungen sowie durch zahlreiche andere direkte oder indirekte Vergünstigungen massiv subventioniert.

Der solchermassen weitgehend regulierte Markt setzt der Kompetitivität der mit hoher Professionalität arbeitenden Schweizer Reeder enge Grenzen. Ausserdem ist wegen der zurückhaltenden Investitionsbereitschaft der Reeder nicht nur der Flottenbestand gesunken, sondern es ist auch eine erhebliche Ueberalterung des Schiffsbestandes eingetreten.

Der Grund hierfür ist in den unsicheren Konjunkturaussichten, vor allem aber in den hohen Zinsen zu suchen. Angesichts der sehr geringen Margen, mit denen in der Seeschifffahrt dem Vernehmen nach kalkuliert wird, spielt unter Umständen bereits 0,5 Prozent Zinsreduktion eine entscheidende Rolle.

Die derzeit auslaufende Bürgschaftsaktion aus dem Jahre 1982 vermochte die erhofften Investitionen nicht in ausreichendem Masse auszulösen. Dies ist offensichtlich auf die wenig flexiblen Bedingungen zurückzuführen, vor allem auf die Tatsache, dass bisher lediglich einfache Bürgschaften gewährt worden sind. Aufgrund der angespannten Liquiditätsverhältnisse am Geld- und Kapitalmarkt honorieren die Banken diese Sicherheit des Bundes höchstens noch mit einem halben Zinsprozent, was einen viel zu geringen Zinsvorteil darstellt. Es ist deshalb folgerichtig und wird von der Kommission einhellig begrüsst, dass der Bundesrat für die neue Unterstützungssaktion eine Flexibilisierung der Bürgschaftskonditionen vorsieht.

Das Ziel der Aktion, eine spürbare Zinsreduktion zu erreichen, wird wohl vornehmlich dadurch erlangt, dass der Bund nunmehr die Solidarbürgschaft anbieten will, und zwar nicht mehr bloss gegenüber Schweizer Banken, sondern auch gegenüber jedem anderen Darlehensgeber. Mit anderen Worten: Es soll vermehrt der Markt spielen. Daneben sind noch flankierende Massnahmen vorgesehen wie die Möglichkeit zur Verbürgung von Fremdwährungsdarlehen, eine leichte Erhöhung von Umfang und Dauer der Bürgschaft in Abhängigkeit von Alter und Zustand eines Schiffes.

Hinsichtlich des daraus entstehenden höheren Risikos für den Bund ist auf folgendes hinzuweisen: Seit der Bund im Jahre 1948 in der Flottenförderung engagiert ist – ursprünglich durch Darlehensgewährung und seit 1959 mittels Bürgschaft –, ist er noch nie mit einem einzigen Franken zu Schaden gekommen. Bei genauerer Analyse des neuen Risikos ist zwar festzustellen, dass der Bund bei der Solidarbürgschaft gegebenenfalls schneller zur Kasse gebeten würde als bei der einfachen Bürgschaft, nämlich bereits dann, wenn der Schuldner illiquid wird. Dies braucht aber keineswegs ein Nachteil zu sein.

Dadurch bekommt der Bund aufgrund seiner dinglichen Sicherung, d. h. der Vormerkung im Schiffsregister, die Möglichkeit, selber auf die Verwertung Einfluss zu nehmen, und zwar bereits zu einem frühen Zeitpunkt, in dem das Schiff noch nicht an der Kette liegt und rapide an Wert verliert. Er muss nicht warten, bis ihm nach erfolgter Verwertung in einem Konkurs oder einem Nachlassliquidationsverfahren zum Schluss eine Rechnung präsentiert wird. Bei einer einfachen Bürgschaft ist demgegenüber die Versuchung für den Darlehensschuldner gross, mit dem Bund als sicherem Bürgen im Hintergrund getrost die Verwertung abzuwarten.

Das Risiko des Bundes ist somit auch in Zukunft gesamthaft nicht grösser als bisher und kann als durchaus tragbar beurteilt werden. Mit dieser Massnahme setzt sich die Schweiz auch keineswegs in Widerspruch zu den Normen der OECD oder der EG, welche staatliche Förderung nur so weit erlauben, als dadurch die Wettbewerbsnachteile auf dem internationalen Markt ausgeglichen werden. Gegenüber der massi-

ven ausländischen Subsidienwirtschaft ist die vorgeschlagene Bürgschaftsaktion völlig unbedenklich.

Die Kommission ist überzeugt, dass mit dem anbegehrten Rahmenkredit von 350 Millionen Franken für eine Laufzeit von zehn Jahren die angestrebte Flottenerneuerung und die Wiedererhöhung des Bestandes erreicht werden können. Sie empfiehlt Ihnen deshalb einstimmig Annahme der Vorlage.

Präsidentin: Ich ziehe es vor, aus der geringen Präsenz im Saal statt auf eine Identitätskrise der Seefahrernation Schweiz nur auf ein völlig unbestrittenes Geschäft zu schliessen! (*Heiterkeit*)

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

20 Stimmen

Dagegen

2 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.259

Parlamentarische Initiative
(Kommission 90.055)
Förderung kantonaler Miet-
und Hypothekarzinszuschüsse

Initiative parlementaire
(Commission 90.055)
Encourager les contributions cantonales
aux loyers et aux intérêts hypothécaires

Siehe Jahrgang 1990, Seite 832 – Voir année 1990, page 832

Stellungnahme des Bundesrates vom 26. Februar 1992 (BBI II 1004)

Avis du Conseil fédéral du 26 février 1992 (FF II 1000)

Herr **Zimmerli** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

In der Sitzung vom 2. Oktober 1990 (Geschäft 90.055, «Teuerungskämpfungsmassnahmen im Bereich der Hypothekarzinsen. Bundesbeschluss») reichte Bänderat Cottier einen Vorschlag für eine Kommissionsinitiative in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs ein. Die vorgeschlagene Regelung hat zum Ziel, diejenigen Mieter und Eigenheimbesitzer zu unterstützen, bei denen die angehobenen Hypothekarzinsätze eine übermässige finanzielle Belastung und somit soziale Härten verursachen. Die Kommission hörte gleichentags den Initianten an, folgte ihm mit 10 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen und beauftragte die Verwaltung, den Entwurf in die Vernehmlassung zu schicken.

Unter dem Eindruck der sich 1990 folgenden Hypothekarzins-erhöhungen und der zu erwartenden Härtefälle bestand von Anfang an die Absicht, die Vorlage so rasch wie möglich in Kraft zu setzen.

1. Ausgangslage

1.1 Gegebenheiten

Vier aufeinanderfolgende Hypothekarzins-erhöhungen (vom 1.5.1989, 1.9.1989, 1.4.1990, 1.11.1990) erhöhten den Zinssatz für Althypotheken innert 18 Monaten durchschnittlich um 40 Prozent (von 5 auf 7 Prozent). Die Zinssätze für Neuhypotheken stiegen ebenfalls massiv.

Förderung der schweizerischen Hochseeflotte

Soutien de la flotte maritime suisse

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.072
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	174-175
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 162

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.