

Elfte Sitzung – Onzième séance**Mittwoch, 15. Dezember 1982, Vormittag****Mercredi 15 décembre 1982, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Eng

82.057

SBB. Voranschlag 1983**CFF. Budget 1983**

Siehe Seite 1605 hiavor – Voir page 1605 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 9. Dezember 1982

Décision du Conseil des Etats du 9 décembre 1982

*Differenzen – Divergences***Art. 1 Abs. 1 Ziff. 2 und 3***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

Festhalten

Eventualantrag Biderbost

(Im Falle des Festhaltens des Nationalrates an Art. 1 Abs.1)

Art. 1 Abs. 2 (neu)

Ein Betrag von 9 Millionen Franken gilt als Finanzhilfe für die Revision von Reisezugwagen ausserhalb der SBB-eigenen Werkstätten.

Art. 1 al. 1 ch. 2 et 3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition subsidiaire Biderbost

(pour le cas où le Conseil national en resterait à sa décision antérieure à l'art. 1^{er}, 1^{er} al.)

Art. 1 al. 2 (nouveau)

Un montant de 9 millions de francs est prévu à titre d'aide financière pour la révision de voitures-voyageurs en dehors des ateliers propres des CFF.

Räz, Berichterstatter: Bei der Behandlung des SBB-Voranschlags 1983 haben Sie auf Antrag von Herrn Affolter eine Erhöhung des Aufwandes um 9 Millionen Franken beschlossen. Dieser zusätzliche Kredit sollte für Revisionsaufträge der SBB an die Schweizerische Wagon- und Aufzugfabrik Schlieren verwendet werden. Der Ständerat hat es am 9. Dezember 1982 abgelehnt, eine solche Erhöhung des Jahreskredites vorzunehmen; damit ist eine entsprechende Differenz entstanden. Die sich nach dem Beschluss des Ständerates ergebenden Beträge ersehen Sie aus der Ihnen ausgeteilten Fahne. In diesen Beträgen ist auch berücksichtigt, dass Absatz 2 von Artikel 1 des Bundesbeschlusses gestrichen wurde, dass also die vorgesehenen 355 Stellen nicht berücksichtigt werden.

Unsere Kommission hat sich mit dieser Differenz befasst. Sie beantragt Ihnen Zustimmung zum Ständerat, d. h. Verzicht auf die Erhöhung der fraglichen Positionen in Artikel 1 Ziffer 2 und 3 des Bundesbeschlusses um 9 Millionen Fran-

ken. Es sollen demnach die Beträge eingesetzt werden, die der Ständerat festgelegt hat: bei der Betriebsrechnung minus 5,2 Millionen Franken (einen Aufwand von total 2997,6 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von plus 5,2 auf 338,4 Millionen Franken) und bei Ziffer 3, bei der Gewinn- und Verlustrechnung, 475,8 Millionen Franken, und schliesslich eine Reduktion des Fehlbetrages von 392,2 Millionen Franken auf 387,4 Millionen Franken. Dazu kommt die Streichung von Absatz 2, wie wir letzte Woche beschlossen haben. Das ist die Vorlage, die Sie in der neuen Fahne bekommen haben.

Zu diesem Antrag gelangte unsere Kommission auch im Hinblick darauf, dass in diesem Budgetverfahren nicht über konkrete Auftragserteilungen seitens der SBB entschieden werden soll. Die SBB haben von uns einen Leistungsauftrag erhalten. Dieser verpflichtet sie zu einer strafferen, rationelleren und effizienteren Betriebsführung. Er sollte auch zu einem besseren Betriebsergebnis und zu kleineren Defiziten führen. Mit diesem Beschluss der letzten Woche greifen wir aber in den Unternehmensbereich und den Handlungsspielraum der Unternehmungen ein. Zur gleichen Zeit ziehen wir diese Leistung und diese Verantwortlichen der SBB zur Rechenschaft und machen ihnen sogar Vorwürfe wegen ständig steigender Defizite. Das ist inkonsequent. Es geht hier um ein Budget und nicht um ein Arbeitsbeschaffungsprogramm. Die im Budget vorgesehenen Unterhalts- und Revisionsarbeiten beinhalten keine Vernachlässigung der Ausstattung und keinen Abbau der Attraktivität oder der Betriebssicherheit unserer Bahnen. Die SBB-Leitung trägt dafür auch die volle Verantwortung.

Die in der letzten Woche im Laufe der parlamentarischen Verhandlungen zu Tage getretenen Unklarheiten, die insbesondere zum Beschluss des Nationalrates vom 7. Dezember führten, sollen unabhängig vom Budget genau abgeklärt und geprüft werden. Der Bundesrat wird diese Abklärungen veranlassen und unserer Kommission Bericht erstatten, damit sie diese Frage in ihrer nächsten Sitzung vom 17. Februar 1983 näher diskutieren kann. Dabei geht es insbesondere um die Frage, was zwischen den SBB und der Wagonfabrik besprochen und abgesprochen wurde, welche Revisionsbedürfnisse bestehen und wie diese durch die eigenen Werkstätten der SBB und durch Aufträge an Dritte zu erfüllen und aufzuteilen sind. Heute fehlen genügende Abklärungen, um sich in diesem Plenum noch einmal lange darüber zu unterhalten. Diese Diskussion soll ausserhalb der Budgetberatung durchgeführt werden.

Der Ständerat hat das Budget, wie es Ihnen hier vorgelegt wird, mit 24 Stimmen ohne Gegenstimme gutgeheissen. Unsere Kommission beantragt Ihnen mit 10 zu 3 Stimmen, dem Ständerat zu folgen und diesem vorgelegten abgeänderten Budget zuzustimmen.

M. Couchepin, rapporteur: Notre conseil a adopté la semaine dernière le budget des CFF avec deux modifications par rapport aux propositions du Conseil fédéral. La première concerne la création d'emplois nouveaux que le Conseil fédéral entendait autoriser.

Il n'y a pas eu de divergence sur ce point précis, avec le Conseil des Etats. La seconde modification par rapport au projet initial du Conseil fédéral, concerne un crédit supplémentaire imposé aux CFF par notre conseil en vue de la révision de wagons. Ce crédit supplémentaire a été décidé par le Conseil national, à la suite d'une proposition de M. Affolter, qui n'avait pas été formulée en séance de commission et n'avait donc pas fait l'objet d'un préavis de notre part. Elle a cependant été acceptée par la majorité du Conseil national, elle est aujourd'hui refusée par le Conseil des Etats, ce qui crée la divergence en question.

M. Affolter demandait un crédit supplémentaire pour permettre la révision d'un certain nombre de wagons. Il fondait sa proposition sur deux arguments, tout d'abord un problème de sécurité et ensuite la parole donnée. En ce qui concerne le problème de sécurité, M. Affolter pense que le rythme actuel de révision des wagons ne permet pas d'assurer la sécurité du matériel roulant de l'entreprise des

CFF. Quant à la parole donnée, M. Affolter souligne que des conversations approfondies ont eu lieu respectivement entre l'entreprise Schlieren et les autres fabricants de wagons et la Confédération et les CFF. Au cours de ces discussions, des «quasi-promesses» ont été faites – nous ne pouvons utiliser le terme de «promesses» car, juridiquement, il est bien évident qu'il n'y a pas eu de contrat.

Votre commission a discuté hier de cette divergence et elle vous propose, par 10 voix contre 3, de vous rallier à la décision du Conseil des Etats. Ses arguments sont les suivants: tout d'abord le Parlement veut donner plus de liberté, et par là même davantage de responsabilités à la Direction de l'entreprise des CFF. Ce n'est pas en lui imposant des modifications qui sont malgré tout des modifications de détail – et même s'il n'est pas question de survie, mais de chômage dans une entreprise – que l'on va «responsabiliser» les organes des CFF. Ensuite, notre Parlement répète sans cesse et avec raison, qu'il faut faire des économies et les CFF, les premiers, doivent se livrer à ce douloureux exercice. Or, voilà une occasion de faire des économies que nous refusons de gaieté de cœur, semble-t-il! Notre commission pense que ce n'est pas là la bonne méthode. En ce qui concerne le problème de la sécurité, il faut bien préciser qu'il ressort de la responsabilité de la Direction des CFF; ce n'est pas à nous qu'il appartient de juger si le parc des wagons est entretenu d'une manière convenable. M. Affolter nous a présenté un dossier sur ce point, que l'on ne peut que transmettre à la Direction générale des CFF. Enfin, quant à la question de la parole donnée, je répète qu'il n'y a pas eu de contrat, mais simplement des discussions sur la base desquelles la direction de Schlieren a pris des dispositions qui, aujourd'hui, ne sont peut-être pas entièrement justifiées.

Pour toutes ces raisons, nous vous proposons de renoncer au crédit supplémentaire accordé la semaine dernière par notre conseil et de vous rallier à la décision du Conseil des Etats.

Affolter: Der erste Grundsatz für Unterhalts- und Revisionsarbeiten bei den SBB ist sicher, dass sie in den eigenen Werkstätten ausgeführt werden müssen. Heute dreht es sich um Revisionen von 40 RIC-Wagen, die mittelfristig eine Vermehrung dieser Revisionsarbeiten bedeuten und deshalb kapazitätsmässig nicht in den eigenen SBB-Werkstätten verkraftet werden können.

Der Ausgangspunkt meines Antrages war, dass ich für diese 40 Revisionen pro Jahr 9 Millionen Franken verlangt habe, und ich möchte Ihnen kurz sagen, wie sich diese Summe ergeben hat.

Für 40 Wagen wären 10 Millionen Franken nötig gewesen, und ich bin von der Überlegung ausgegangen, dass wir im Zuge der Sparmassnahmen überall 10 Prozent abgezogen haben; es wäre möglich, diese Arbeiten auch mit diesen 9 Millionen auszuführen. 1980 haben dann die SBB auch mit den Waggonfabriken Kontakt gehabt und gesprächsweise abgemacht, diese Revisionen so durchzuführen. Im Laufe des Jahres 1981 wurde dann der Wagonfabrik Schlieren mitgeteilt, dass man nur noch die Revision von 24 Wagen beabsichtige. Es wurde aber gleichzeitig der Wagonfabrik Schlieren vom Zugförderungsdienst gesagt, sie kämen gleichwohl auf diese 10 Millionen Franken, denn es seien noch Speisewagen und sogenannte Revisionen 4 zu bewältigen, die die SBB, um diesen Plafond von 10 Millionen zu erreichen, in der inzwischen umgebauten Anlage der Wagonfabrik Schlieren ausführen lasse.

Das ist die Ausgangslage für meinen Antrag betreffend die 9 Millionen Franken. Gestern haben wir in der Kommissionssitzung über diese Probleme diskutiert; wir konnten die durch unsere Diskussionen und den Beschluss entstandenen Unklarheiten nicht ausräumen, obwohl die SBB wussten, worum es hier ging. Ich habe deshalb heute nicht die Möglichkeit, meinen Antrag zurückzuziehen, sondern muss daran festhalten. – Ich muss Sie noch einmal an die drei Punkte meiner Begründung erinnern:

1. Ich erachte es als einen Vorstoss gegen Treu und Glauben, wenn man mit einer Fabrik Abmachungen trifft, so dass diese wesentlich 2,5 Millionen investiert; aber im Oktober 1982 gibt man dieser Fabrik bekannt, ab 1983 würden keine Aufträge mehr erteilt. Wir stehen heute vor der Tatsache – das weiss man –, dass 1983 keine Aufträge mehr vergeben werden sollen. Ein Schema zeigt, dass im September 1983 keine Arbeitsvorräte mehr vorhanden sein werden.

2. Zur Frage der Sicherheit: Ich halte es für nicht verantwortbar, Waggonrevisionen einfach hinauszuschieben, weil man auch bei diesen Wagen natürliche Alterserscheinungen feststellen muss. Ein technisches Gerät braucht einfach seinen Unterhalt; dieser Unterhalt muss solide und ausführlich vorgenommen werden, damit die Betriebssicherheit der Wagen wieder absolut gewährleistet ist.

3. Die Wagonfabrik Schlieren hat eine grosse Umstrukturierung erfahren. In den letzten zwei Jahren sind 300 Arbeitsplätze aufgehoben worden. Heute geht es – wenn diese Aufträge gestoppt werden – wiederum um 100 Arbeitsplätze, aber noch mehr: es geht um einen Verlust an Substanz für die Bewältigung von Revisionen und bei der Herstellung von Wagenmaterial.

Das sind meine drei Punkte: Verstoss gegen Treu und Glauben, Fragen der Sicherheit und Fragen der Arbeitsplätze. Deshalb bitte ich Sie, an unserem Beschluss festzuhalten.

Biderbost: Die Differenzbereinigung zwischen den Beschlüssen unserer beiden Räte eröffnet interessante Perspektiven in der Abgrenzung des Budgetrechtes des Parlaments von der unternehmerischen Kompetenz unserer Regiebetriebe. Das Parlament kann ein Budget erhöhen oder kürzen; aber eine solche Operation geschieht nie losgelöst von einem bestimmten materiellen Ziel, sozusagen in den blauen Himmel hinein. Diesmal betrifft es die Revision von 40 Reisezugwagen, und zwar vor dem Hintergrund einer Unterbeschäftigung in einer bestimmten Fabrik. Hier greift man eindeutig in den unternehmerischen Bereich eines Regiebetriebes ein. Hinzu kommt, dass wir noch dieses Jahr – 1982 – mit dem Leistungsauftrag diese unternehmerische Handlungsfreiheit der SBB (lediglich eingeschränkt durch ganz bestimmte, namentlich aufgeführte gemeinwirtschaftliche Leistungen) besonders hervorgehoben haben und sie damit vor dem Zugriff des Parlaments schützen wollten. So gesehen, haben wir unser Budgetrecht bezüglich den SBB selbst wesentlich und willentlich eingeschränkt. In dieser Sicht bedeutet unser Entscheid auf Erhöhung um 9 Millionen einen Stilbruch, ja eine Inkonsistenz.

Ich verstehe hier auch Herrn Allenspach mit seiner Anfrage in der Fragestunde nicht, auch nicht seine Freunde, die für die 9 Millionen stimmten, denn sie verbrennen heute, was sie gestern beim Leistungsauftrag angeboten haben. Es ist schon merkwürdig, wie die «Weniger-Staat»-Anbeter heute unter die Fittiche von Väterchen Staat bzw. Mütterchen SBB fliehen. Da begreife ich die Gewerkschafter schon eher; sie sind wenigstens nicht im Gegensatz zu sich selbst, denn sie haben schon immer ihr Heil beim Staat gesucht.

Ich möchte das Problem der Unterbeschäftigung – um ein solches geht es, ob man es wahrhaben will oder nicht – keineswegs verharmlosen. Nur wäre es nicht auf dem Weg der Durchlöcherung des Leistungsauftrages zu lösen, sondern hier müsste (wenn es die Lage wirklich erheischt) ein Arbeitsbeschaffungs-, ein Impulsprogramm oder ähnliches Platz greifen. Das ist eine naheliegende Lösungsmöglichkeit.

Denkbar ist natürlich auch eine Abänderung des Leistungsauftrages. Etwas in ähnlicher Richtung besteht in Deutschland bereits. Dort unterscheidet man nämlich bei der Deutschen Bundesbahn nicht nur zwischen einem selbsttragenden und einem gemeinwirtschaftlichen Bereich, sondern zusätzlich einem Staatsbereich. Dieser umfasst Investitionen, vor allem Geleisebau usw. Die Lösung ist insofern

interessant, als sie das so oft beschworene Bild von den «gleich langen Spiessen» realisiert. Der Staat baut Strasse und Schiene; sehr verlockend. Wenn wir jetzt die Investitionen bis zum Wagenunterhalt ausdehnen, hätten wir für unseren Entscheid letztendlich wieder rechtlichen Boden unter den Füssen. Empfehlen möchte ich diese Lösung allerdings kaum; ich kann mir fast nicht vorstellen, dass sich eine wirklich fruchtbare unternehmerische Tätigkeit – wie gewünscht – entfalten kann, wenn der ganze Investitionsbereich davon ausgeschlossen ist.

Ich sehe ein, dass die geschilderten, rechtlich gangbaren Wege lang sind und für eine rasche Hilfe an bedrängte Unternehmen deshalb kaum ergriffen werden können, während es über die meines Erachtens verbotenen Wege des Budgets anders aussieht und sich vielleicht sogar aufdrängt.

Ich sehe aber nicht ein, dass eine allfällige Erhöhung der Ausgaben um 9 Millionen auf Kosten des SBB-Defizits gehen sollte. Der Präsident der Generaldirektion hat gestern der Kommission erklärt, dass solche Revisionen, wenn auch nicht im verlangten Ausmass, doch nützlich wären, jedoch keineswegs notwendig sind, weder für die Sicherheit noch für den sonstigen Betrieb der Bahn. Wenn wir aber als Parlament und damit als Organ des Staates den Kredit gewähren, heisst das mit absoluter Sicherheit auch, dass wir darüber hinaus die Ausführung dieser Arbeiten erhalten. Dann gilt nicht mehr nur: Wer zahlt, befiehlt; es gilt dann umgekehrt: Wer befiehlt, der zahlt.

Aus diesem Grunde habe ich für den Fall der Annahme des Zusatzkredites einen Eventualantrag formuliert, dahingehend, dass dieser Betrag von 9 Millionen als Finanzhilfe zu werten ist. Die Finanzhilfe kennen wir im Leistungsauftrag für den Stückgut- und den Hucklepackverkehr. Ihr haftet etwas Provisorisches, etwas noch Unabgeklärtes an. Den Hucklepack hofft man im Leistungsauftrag wenigstens bis 1986 über die Runden zu bringen. Beim Stückgut ist alles viel unsicherer. Ähnlich verhält es sich auch mit diesen Revisionsarbeiten, die von der Generaldirektion als nicht absolut notwendig, von anderen aber mit Argumenten der Sicherheit, des Fahrkomforts, aber auch der Arbeitsbeschaffung – und das ist wohl das hintergründigste, aber eben bahnnferne Motiv – begründet werden. Es ist ja vorgesehen, dass sich die Verkehrskommission noch eingehend mit dieser Materie befasst.

Ich ersuche Sie im Falle des Festhaltens an unserem Beschluss der letzten Woche, diesen Betrag als Finanzhilfe gelten zu lassen und nicht einfach und unberechtigterweise das Defizit der SBB zu erhöhen.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat ersucht Sie in Übereinstimmung mit der Kommissionsmehrheit, wie sie von den Herren Nationalräten Rätz und Couchepin dargelegt wurde, den Voranschlag zu genehmigen, wie er vom Ständerat bereinigt wurde, also mit den Ziffern 2 und 3 in Artikel 1 des Bundesbeschlusses.

Wir haben von den Anträgen hier im Rat und auch im Ständerat – bei der Diskussion des Voranschlages – Kenntnis genommen. Wir haben die Abklärungen, die sich aus diesem Vorbringen, diesen Vorhalten und Kritiken aufdrängen, bereits in die Wege geleitet. Diese Abklärungen betreffen einmal den Verlauf der Gespräche zwischen SBB und Schweizerischer Wagonfabrik Schlieren seit 1980. Wir wollen den wirklichen Sachverhalt ermitteln, um abzuklären und zu beurteilen, ob das Vertrauensprinzip, das auch in solchen Gesprächen Beachtung finden muss, verletzt worden sein könnte, wie das insbesondere von Nationalrat Affolter geltend gemacht wird. Wir werden, je nach der Beurteilung der Frage, ob das Vertrauensprinzip gewährleistet wurde oder nicht, die entsprechenden Anordnungen treffen.

Zweitens soll abgeklärt werden, wie das Revisionsprogramm für Waggonen insgesamt und für die R4-Waggonen im Besonderen für das Jahr 1983 und auch für die folgenden Jahre aussieht. Es wird sich ja wahrscheinlich nicht nur um eine Regelung für das Budgetjahr 1983, sondern auch für die kommenden Jahre handeln.

Drittens wollen wir abklären – und das auch in Übereinstimmung mit den Überlegungen von Nationalrat Affolter –, welches die Kapazitäten in den eigenen Werkstätten der SBB im Vergleich zu den Revisionsanforderungen sind, damit dort nicht Arbeitsplätze in Frage gestellt werden. Wir wollen abklären, welche Aufträge an Dritte, insbesondere auch an die SWS, in Betracht fallen, kurzfristig für das Jahr 1983 und später. Wir werden über das Ergebnis dieser Abklärungen der Verkehrskommission des Nationalrates schriftlich Bericht erstatten. Die Kommission wird dann, wie die Berichterstatter sagten, Gelegenheit haben, am 17. Februar darüber zu diskutieren.

Darf ich noch sagen, weshalb wir diese Abklärungen in den letzten Tagen in die Wege geleitet haben: weil früher dazu kein Anlass bestand, weil diese Vorhalte im Zusammenhang mit der Budgetberatung in diesem Saale am 7. Dezember vorgebracht wurden und weil man es – mit Ausnahme des Stadtrates von Schlieren, der mit Brief vom 2. Dezember 1982 ganz korrekt an mich gelangte –, nicht für notwendig befunden hat, diese Sache bei mir früher zur Diskussion zu stellen. Mit dem Antrag von Nationalrat Affolter letzte Woche wurde die Angelegenheit aktuell. Wir werden alles sorgfältig abklären und Ihnen Bericht erstatten.

Zum Eventualantrag von Nationalrat Biderbost, diese 9 Millionen als Finanzhilfe zu beschliessen: dieser Antrag ist wohl gut gemeint, er zeigt aber die Problematik der ganzen Operation richtig auf. Wenn wir mit solchen Operationen beginnen, durch das Parlament gezielte Aufträge vergeben und diese dann, weil sie im Rahmen des ordentlichen Budgets nicht Platz finden, als Finanzhilfe etikettieren, lässt sich leicht absehen, in was Budgetberatungen in den kommenden Jahren ausarten können. Ich möchte Sie mit allem Nachdruck auf die Problematik derartiger Beschlussfassungen, insbesondere auch des Eventualantrages von Nationalrat Biderbost, hinweisen, weil das präjudizierend wirken könnte.

Darf ich Sie bitten, von dieser Erklärung Kenntnis zu nehmen und im Vertrauen darauf, dass wir insbesondere die Frage, ob das Vertrauensprinzip verletzt wurde – das wäre nicht leicht zu nehmen –, dem Budget, so wie es der Ständerat bereinigt hat, zuzustimmen?

Wagner: Wenn wir den Empfehlungen von Herrn Bundesrat Schlumpf und der Kommission folgen – also diese 9 Millionen wieder streichen –, dann, glaube ich, ist der Zug für uns abgefahren. Wenn wir diese 9 Millionen stehenlassen, soll das nicht heissen, dass, wenn neue Argumente dazukommen, diese 9 Millionen unbedingt ausgegeben werden müssen. Aber sie können nicht ausgegeben werden, wenn wir sie heute streichen. Es muss etwas Ausserordentliches vorgefallen sein, wenn zu einem Geschäft Herr Allenspach, Herr Oehler und Herr Blocher an dieses Pult kommen, um sich für einen sozialdemokratischen Antrag einzusetzen. Das kommt sicher doch selten vor. Und alle drei haben übereinstimmend hier erklärt, dass es notwendig sei, diese 9 Millionen zu beschliessen. Kein Redner von einer Fraktion ist hier an dieses Pult gekommen und hat erklärt, dieser Antrag über 9 Millionen sei abzulehnen. Für einmal war die Vernunft stärker als die politische Strategie. Wir haben es ja nicht von den PTT oder vom EMD erfahren, dass bei den SBB Wagen im Umlauf sind, die in Revision gehen sollten. Es waren die Herren der SBB selber, die uns auf diese Tatsache aufmerksam gemacht haben. In Berücksichtigung der schwierigen Arbeitslage in der schweizerischen Wagonindustrie haben wir hier im Nationalrat letzte Woche einen zusätzlichen Betrag von 9 Millionen Franken beschlossen, und zwar mit dem Stimmenverhältnis von 96 zu 22 Stimmen. Es war eine eindeutige Entscheidung.

Herr Bundesrat Schlumpf, Sie haben schon letzte Woche unserem Parlament das Recht abgesprochen, zu entscheiden, wann und wie oft diese Revisionen erfolgen müssen. Aber wenn wir schon wissen, dass Wagen dringend eine Revision benötigen, um die Sicherheit der Bahnbenützer zu gewährleisten, so können Sie uns das Recht nicht abspre-

chen, Zahlen im Voranschlag zu verändern, sei das nach unten oder nach oben. Wir haben den SBB auch gesagt, für was diese 9 Millionen verwendet werden sollen. Wann und an welche Firmen diese Aufträge vergeben werden, dafür sind die verantwortlichen Leute der SBB zuständig. Mit den Zulieferfirmen sind bei uns in der Schweiz etwa 4000 Personen für die SBB beschäftigt. Unsere Waggonfabriken in Pratteln, Schlieren und Altenrhein sind zur Überbrückung der schwierigen Wirtschaftslage auf zusätzliche Aufträge der SBB angewiesen.

Herr Bundesrat Schlumpf hat erklärt, es seien den Firmen keine Zusicherungen gegeben worden. Herr Bundesrat, diese Zusicherungen sind abgegeben worden, zumindest auf Departementsstufe. Auf diese Zusicherungen hin haben die Firmen Millionen investiert. Arbeitgeber und Arbeitnehmer dieser Firmen haben uns ihre Sorgen dargelegt. Wenn diese zusätzlichen Aufträge von den SBB nicht kommen, so müssen Entlassungen und Kurzarbeit verfügt werden. Das jedenfalls hat man von Arbeitgeberseite durchblicken lassen.

Wir bewilligen Hunderte von Millionen für Entwicklungshilfe; wir sind bereit, Millionen für einen UNO-Beitritt freizustellen – niemand fragt, woher das Geld genommen wird. Ich frage Sie: Ist es nicht sinnvoller, 9 Millionen für Arbeit als 9 Millionen für Arbeitslosenunterstützung auszugeben? In der vergangenen Herbstsession haben wir wegen der schwierigen Beschäftigungslage in der Firma Saurer die Millionenaufträge vom EMD gar verdoppelt.

Herr Bundesrat Schlumpf, ich will Ihnen jetzt noch etwas sagen: Vor etwa sechs Wochen ging es in meinem Heimatkanton um das Sein oder Nichtsein einer Firma mit 450 Beschäftigten. Durch ultimative Forderungen hatten die beteiligten Banken einige Stunden Zeit zu überlegen, ob sie bereit seien, 23 Millionen Franken abzuschreiben, um 450 Arbeitsplätze sicherzustellen. Die Banken haben nicht nur überlegt, sie haben gehandelt und den grossen Betrag von 23 Millionen Franken zur Erhaltung dieser Arbeitsplätze abgeschrieben.

Es ist für mich unbegreiflich, dass bei der Debatte im Ständerat Herr Munz, seines Zeichens Verwaltungsratspräsident der Firma Saurer, gegen diese 9 Millionen gestimmt hat, nachdem er seine Millionen für seine Firma im Trockenen hat.

Herr Bundesrat, Sie machen rechtliche Bedenken geltend. In meiner langen politischen Laufbahn habe ich oft feststellen können, dass gute Juristen immer Schliche und Ränke finden, um Probleme zu lösen. Sie sind ja ein guter Jurist! Wir wollen diesen Arbeitern helfen. Wenn es auf dem von uns vorgesehenen Weg nicht geht, so sagen Sie uns, wie diesen Firmen und ihren Arbeitern geholfen werden kann; denn etwas vom Traurigsten, das einem Arbeiter und seiner Familie widerfahren kann, ist der Gang zum Arbeitsamt, ist das Schicksal, arbeitslos zu sein. Wir müssen also Mittel und Wege finden, um dieses Schicksal abzuwenden. Diesmal geht es nicht um mehr Ferien, es geht nicht um Arbeitszeitverkürzung. Die Arbeiter der Waggonbauunternehmen Pratteln, Schlieren und Altenrhein fordern von uns nicht. Sie bitten uns, sie bitten das Parlament, etwas zu tun, damit sie im kommenden Jahr wieder Arbeit haben.

Wir hatten im Kanton Basel-Land einmal einen Finanzdirektor, der grossen Wert auf die Feststellung legte, dass die vorweihnachtliche Zeit die beste sei, um umstrittene Steuervorlagen beim Volk durchzusetzen, und er hatte recht und bekam diese Meinung vom Volk bestätigt.

Herr Bundesrat, wenn es nicht anders geht: Lassen Sie für einmal Gnade vor Recht walten, und Sie, meine verehrten Kolleginnen und Kollegen, möchte ich bitten, am gefassten Beschluss festzuhalten und diese 9 Millionen für die Sicherung der Arbeitsplätze zu bewilligen. Die Absicht der Kommission, uns in einem späteren Zeitpunkt zu orientieren, scheint mir zu unsicher.

Ich möchte Sie also bitten, heute Festhalten zu beschliessen. Sie leisten dadurch einen wertvollen Beitrag zur Sicherung unserer Arbeitsplätze.

Blocher: Herr Wagner, Sie finden es seltsam, dass wir für die Erhaltung der Arbeitsplätze eintreten. Wir haben aber gerade deshalb gegen die Verkürzung der Arbeitszeit beim Bundespersonal gestimmt, weil wir für die Erhaltung der schweizerischen Arbeitsplätze eintreten. Einfach das noch en passant. Dass Sie in Ihrer Partei nicht anders stimmen konnten, dafür habe ich Verständnis.

Nun zu diesem Fall. Es ist zuzugeben, dass er eigentlich kein parlamentarischer Fall sein sollte. Er gehört wirklich in die Führungsverantwortung der SBB. Aber wir sind ja hier aufgerufen, um zu diesem Fall Stellung zu nehmen. Wir haben die Frage zu beantworten, so oder so. An sich ist die Sache schiefgelaufen, weil – Herr Affolter, das müssen wir auch sagen – das Problem nicht hätte ins Parlament getragen werden sollen. An sich hätte diese Angelegenheit mit dem Bundesrat im Stillen ausgetragen werden können. Das wurde leider nicht getan, also müssen wir es heute hier auf dem Marktplatz austragen.

Die SBB haben ein Unterhaltsvolumen von 290 Millionen Franken. Das verteilt sich auf zahlreiche Betriebe, auch auf eigene. Und es ist sonderbar, dass das kleine Volumen von 10 Millionen ausgerechnet einer einzigen Firma in einem Jahr weggenommen werden soll, statt dass man das sinnvoll auf die verschiedenen Betriebe verteilen würde. Zur unternehmerischen Freiheit, die jetzt von Seiten des Bundesrates beschworen wird, gehört natürlich auch die unternehmerische Verantwortung. Man kann nicht einem Betrieb, den man noch 1981 für die Revision von Wagen in den nächsten Jahren mit 2,5 Millionen ausstatten liess, bereits im zweiten Jahr sagen: Es gibt keine Revisionen. Das ist nicht einmal unter privatwirtschaftlichen Kunden möglich, zwischen den SBB und Privaten also erst recht nicht.

Wir sind in einer dummen Situation. Herr Bundesrat Schlumpf hat gesagt, er werde die Sache prüfen; selbstverständlich werde man eine Lösung finden. Auf der anderen Seite sollten wir seine Zusicherung haben, dass die SBB dieses Problem lösen und die Unterhaltsbetriebe, in Schlieren, gleichmässig auslasten, damit diese 100 Arbeitsplätze erhalten werden können. Bleibt diese Erklärung aus, so sind wir gezwungen, dem Antrag Affolter zuzustimmen. Für eine Erklärung allein, es werde eine Prüfung vorgenommen, ist es zu spät, denn heute sind wir zu einer klaren Antwort aufgerufen.

Darum: Wenn die Erklärung ausbleiben sollte, stimme ich für den Antrag Affolter. Sollte die Erklärung eintreffen, dann werde ich dem Bundesrat zustimmen.

Landolt: Es tönt vielleicht banal, wenn ich sage: «Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.» Ich kann nämlich nicht alles glauben und als bare Münze nehmen, was der Herr Kommissionspräsident Rätz und der Bundesrat gesagt haben. Ich misstrau den vagen Zusicherungen seitens des Bundesrates in bezug auf die Wagenrevisionen und bin enttäuscht über den diesbezüglichen Informationsstand des Bundesrates.

Wenn ich darum den Antrag des Kollegen Affolter unterstütze und damit folgerichtig auch dem heute eingereichten Antrag Biderbost zustimme, ist mir bewusst, dass ich mich prinzipiell insoweit gegen den Leistungsauftrag an die SBB wende, als diesen SBB die unternehmerische Freiheit belassen werden sollte. Ich weiss auch, dass der Antrag des Kollegen Affolter in ein Impulsprogramm gehört. Aber ich frage mich: Was geschieht in Schlieren, bis ein solches Programm in Kraft tritt? Was geschieht 1983, wenn nicht genügend Aufträge ausgeführt werden können?

Meine persönliche Stellungnahme begründe ich zum einen damit, dass mein Vater während 35 Jahren als Bau- und Wagenschlosser in dieser Waggonfabrik Schlieren tätig war. Ich erinnere mich sehr ungerne an jene schlimme Zeit in den dreissiger Jahren, als er und alle Arbeiter in der «Schliener Wagi» 14 Tage stempelten, 14 Tage arbeiteten, wieder 14 Tage stempelten – und das über eine sehr lange Zeit. Ich unternehme alles, damit das gleiche Los den Arbeitnehmern der heutigen Zeit erspart bleibt. Zudem bin ich zufällig am letzten Samstag mit einem Mitarbeiter der Waggonfabrik

und der Schindler AG aus dem höheren Kader zusammengetroffen. Von ihm habe ich gehört, dass mit dem vorgesehenen Minimum an Reparaturarbeiten, das der Schweizerischen Wagonfabrik noch zugeteilt werden soll, die Entlassung von Arbeitern ins Auge gefasst werden müsse. Damit entstehe aber ein irreparabler Schaden in der Zusammensetzung der spezialisierten Fachhandwerker, weil sich die besten Leute über kurz oder lang nach sicheren Arbeitsplätzen umsehen würden. Welch schwerer Schaden einer Spezialwerkstätte dadurch zugefügt wird, ist für jedermann einzusehen. Ich ziehe es daher vor, offen und laut für einen Beschluss einzustehen, der möglicherweise fragwürdig ist, der aber den Arbeitnehmern einer gefährdeten Privatunternehmung die Arbeitsplätze sichert. Ich bitte Sie, ein gleiches zu tun.

Reimann: Kollege Biderbost hat etwas zu souverän und auch etwas leichtsinnig einen Vorwurf in den Raum gestellt, den ich nicht unbeantwortet lassen darf. Er sagte, die Gewerkschaften hätten schon immer ihr Heil im Staate gesucht. Ich finde einen solchen Vorwurf – vor allem gegenüber den schweizerischen Gewerkschaften – als deplaziert. Er ist auch dann nicht angebracht, wenn sich die Gewerkschaften hin und wieder mit Recht gegen die Vermiesung des Staates durch andere Kreise zur Wehr setzen. Er ist vor allem nicht angebracht angesichts der Hunderte von Gesamtarbeitsverträgen, mit denen die Gewerkschaften in der Schweiz – ohne Staat – die Arbeitsbedingungen gemeinsam mit ihren Sozialpartnern auf Arbeitgeberseite regeln.

Es geht hier ja nicht um eine staatliche Hilfe, sondern um die Probleme, die sich zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern stellen. Auftraggeber sind jetzt zufälligerweise die SBB, Auftragnehmer ist ein privater Betrieb. Es könnte auch umgekehrt sein. Es könnte auch so sein, dass der Auftraggeber ein privates Unternehmen ist. Wir würden uns in diesem Falle genau so vehement dafür zur Wehr setzen, dass die getroffenen Abmachungen auch eingehalten werden. Es geht um gewisse Interessen; wir haben Interessen, und wir sind verantwortlich sowohl für die SBB als auch für die Erhaltung von Arbeitsplätzen in privaten Unternehmen. In diesem Falle glaube ich, dass, wenn wir die Interessen abwägen, wir zum Schlusse kommen müssen, dass dieser Auftrag von 9 Millionen bewilligt werden sollte.

Ich möchte Sie also bitten, dem Antrag Affolter zuzustimmen.

Allenspach: In dieser Diskussion ist das grundsätzliche Problem der Oberaufsicht des Parlamentes aufgeworfen; das Verhältnis dieser Oberaufsicht zum Leistungsauftrag, den dieses Parlament den SBB gegeben hat. Diese Oberaufsicht des Parlamentes kann sicher nicht wegbedungen werden mit dem Hinweis auf den Leistungsauftrag und die unternehmerische Verantwortung, sonst hätte das Parlament zur Unternehmenspolitik und Tätigkeit der SBB nichts mehr zu sagen, sondern nur noch das Defizit zu akzeptieren.

In Frage der Waggonrevisionen ist verschiedenes schiefgelaufen. Die SBB haben Absichtserklärungen, die sie abgegeben hatten, nicht eingehalten. Die SBB haben ihre Unternehmenspolitik sehr kurzfristig geändert, ohne eine neue schon festgelegt zu haben. Schiefgelaufen ist auch, dass in der Fragestunde vom Montag die Antwort des Bundesrates ausserordentlich dürrig ausgefallen ist. Ich bin überzeugt – Herr Bundesrat Schlumpf –, dass Sie heute in einer Fragestunde ganz anders antworten würden, als Sie es am letzten Montag getan haben.

Was hat das Parlament mit dem Antrag Affolter beschlossen? Es hat den SBB keinen bestimmten Auftrag erteilt; es hat auch der Wagonfabrik Schlieren keinen Auftrag erteilt, es hat keinen Eingriff in die unternehmerische Verantwortung vorgenommen. Das Parlament hat lediglich den Budgetrahmen erhöht und damit den SBB ermöglicht – falls das notwendig wird –, diese Revisionen durchzuführen. Dies ist kein Eingriff in die unternehmerische Verantwortung, im

Gegenteil: Wenn im Parlament eine Unsicherheit darüber besteht, ob die SBB die unternehmerische Verantwortung richtig und genügend wahrnehmen, muss es dies zum Ausdruck bringen. Wir haben es getan, indem wir sagten, es sei mehr als fraglich, ob eine Verschiebung der Revisionen sinnvoll sei. Es sei nicht sinnvoll, Revisionen zu verschieben, wenn die Betriebssicherheit in Frage gestellt sei; es sei nicht sinnvoll, Revisionen zu verschieben, wenn die Innenausstattung der Waggon dadurch beeinträchtigt werde. Heute ist nun vom Präsidenten der Verkehrskommission erklärt worden, die Betriebssicherheit werde nicht beeinträchtigt, die Innenausstattung der Waggon werde nicht vernachlässigt. Diese Erklärungen sind wichtig; wir werden später darauf zurückkommen müssen.

Irgendwo muss das Parlament die Gelegenheit haben, all diese Dinge zu sagen. Ich glaube, es ist besser, wenn wir dies beim Budget tun, als später, wenn die Fehler gemacht worden sind; wenn wir beim Rechenschaftsbericht nachträglich nur noch kritisieren können.

Heute sind gewisse Zusicherungen gegeben worden. Ich würde es begrüßen, wenn Herr Bundesrat Schlumpf diese Zusicherungen noch etwas konziser fassen könnte, nämlich dahin, dass die notwendigen Revisionen gemacht werden, dass nicht einfach «geprüft wird, ob sie gemacht werden sollen». Wenn diese Zusicherungen gegeben werden, glaube ich, dass wir dem Antrag des Ständerates und der Verkehrskommission zustimmen können, weil dann auch innerhalb des zu beschliessenden Budgets die Revisionen sicher irgendwo Platz finden werden. Die neue Konzeption zeigt, dass diese Revisionen notwendig sind. Sie dürfen versichert sein – Herr Bundesrat Schlumpf –, dass wir in einem Jahr ganz genau prüfen werden, ob und wie der Bundesrat, die SBB und die entsprechenden Instanzen diese Frage gelöst haben.

Huggenberger: In dieser Differenzbereinigung hat die Verkehrskommission mit 10 zu 3 Stimmen entschieden, sich dem Ständerat anzuschliessen; dies nicht zuletzt deshalb, weil sich der zugrunde liegende Tatbestand etwas anders gezeigt hat. Auch in unserer Fraktion haben wir diese Frage noch einmal diskutiert. Die CVP-Fraktion legt nach wie vor Wert darauf – ich habe das schon bei der Budgetberatung gesagt –, dass wir bei den SBB über gutes Wagenmaterial verfügen, denn das ist entscheidend für die Konkurrenzfähigkeit. Deshalb ist es falsch, aus Spargründen beim Unterhalt des Wagenmaterials zu kürzen.

Zur Diskussion steht das Recht des Parlamentes; aber ich glaube, so lange der Bund einige hundert Millionen an Defiziten bezahlt, reden eben auch die Räte hier mit. Meistens ist das ja dann der Fall, wenn etwas nicht ganz in Ordnung ist. Solche Fingerzeige decken in der Regel Schwachstellen der Verwaltung auf. Aufgrund der erhaltenen Informationen ist festzustellen, dass die Waggonindustrie aufgrund von in Aussicht gestellten Arbeiten Geld investiert hat, dass man aber diese Arbeiten mit der Begründung «Wir müssen sparen» nicht mehr ausführen will und sie deshalb in einer Mitteilung annulliert hat. Unklar ist aber die Höhe bzw. der Umfang dieser Arbeiten. Hier kommt das Entscheidende: Herr Affolter hat beantragt, für die Revision der 40 Einheiten einen Betrag von 10 Millionen (abzüglich 10 Prozent sparen = 9 Millionen) einzusetzen. Nun steht aber fest, dass bereits im Sommer 1981 die Wagonfabrik Schlieren mit den SBB übereingekommen ist, ein Revisionsprogramm auf der Basis von 24 Einheiten durchzuführen. Diese 24 Einheiten entsprechen eben nicht 10 oder 9 Millionen, sondern würden maximal 6 Millionen Franken beanspruchen. Der Bundesrat hat erklärt, man habe im Rahmen des Budgets ungefähr 2,5 Millionen für diese Unterhaltsarbeiten gestrichen.

Es wurde hier also berechtigterweise Kritik geübt, und der Vorwand, wegen des Sparzwanges müsse man die Wagen nicht genügend unterhalten, zieht nicht. Und es besteht keinerlei Anlass, aus diesen Gründen die Privatindustrie, die sich da eingesetzt hat, verbluten zu lassen. Da Bedarf besteht für diesen Unterhalt, ist die Weiterbeschäftigung in

der Waggonfabrik Schlieren zu gewährleisten, auch im Interesse der SBB.

Wir sind jetzt in der Differenzbereinigung. Der Ständerat hat klar gefordert, diese Position zu streichen. Wir haben heute gehört, dass das Unterhaltsbudget der SBB gegen 300 Millionen Franken beträgt. Unklar ist, wieviel effektiv hier abgestrichen wurde, und ich glaube, es ist durchaus möglich, wenn der Bundesrat die entsprechende Erklärung abgibt, dass dieser Waggonfabrik im Rahmen des bestehenden Budgets geholfen werden kann und dass es nicht notwendig ist, nachträglich dieses Budget in unklarer Situation um 9 Millionen Franken zu erhöhen.

Fischer-Bern: Das ist eine der unerfreulichsten Diskussionen, die ich je in diesem Hause gehört habe. Vor einigen Tagen haben wir im Zusammenhang mit dem SBB-Budget das hohe Lied der Unternehmensfreiheit gesungen. Wir haben sie im Leistungsauftrag, den ich seinerzeit nicht wollte, sogar noch gesetzlich verankert, und jetzt, beim ersten Anwendungsfall, kippen wir um, und zwar im Rahmen einer Koalition, die von Herrn Allenspach bis zu Herrn Affolter reicht. Ich möchte Sie schon bitten, hier etwas prinzipieller zu denken. Wenn die Generaldirektion der SBB und die zuständigen Dienste der SBB nicht mehr in der Lage sein sollten, zu entscheiden, ob eine Waggonrevision notwendig ist oder nicht, dann ist es böse bestellt! Wir müssen dann dort ansetzen: nämlich die Generaldirektion auswechseln! Ich bin der Auffassung, dass das Oberaufsichtsrecht und die Oberaufsichtspflicht des Parlamentes in diesem konkreten Fall dahin zu gehen haben, einzugreifen, wenn wirklich gegen Treu und Glauben verstossen worden ist, wie es einige Redner gesagt haben.

Herr Bundesrat Schlumpf und der Kommissionspräsident haben uns ja zugesichert, dass das jetzt abgeklärt wird. Und wenn wirklich gegen Treu und Glauben gehandelt worden ist, dann bin ich sicher, dass uns Bundesrat und Verkehrskommission Anträge stellen werden, die derartige Missstände ausschalten. Wenn dies nicht der Fall ist, dann müssen wir die Unternehmensfreiheit der Leitung der SBB überlassen. Wir dürfen hier nicht punktuell hineingreifen, wenn irgend jemandem etwas in den Sinn kommt oder wenn eine Firma via Lobby probiert – über alle Parteien hinweg –, zu ihrem vermeintlichen Recht zu kommen.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag der Kommission zuzustimmen und Kenntnis zu nehmen von den Zusicherungen, dass die ganze Angelegenheit geprüft wird. Die springen heute nicht fort; wir können auch im Laufe des Jahres – via Nachtragskredite nötigenfalls, wenn wirklich gegen Treu und Glauben verstossen wurde – etwas bewilligen, aber es wäre nicht zu verantworten, wenn wir hier jetzt umfallen würden.

Ich befinde mich für einmal in einer glücklichen, komfortablen Position: Ich bin mit dem Bundesrat, mit dem Ständerat und auch mit der überwältigenden Mehrheit der Kommission einig. Wir sollten jetzt in diesem Sinne beschliessen.

Räz, Berichterstatter: Ich möchte mich ganz kurz fassen. Ich danke nochmals für die aufgeworfenen Fragen, die uns dahin führen, dass wir all das, was wir dargelegt haben, genau überprüfen werden; auch die Abklärungen. Ich sage Ihnen nochmals: wir werden Ihnen später Bericht erstatten. Ich kann Ihnen auch bereits heute zusagen, dass wir die nächste Sitzung an Ort und Stelle in Schlieren durchführen werden, damit sich die ganze Kommission über die Angelegenheit orientieren kann. Bei dieser Gelegenheit möchte ich meinem Freund und Kollegen Landolt sagen: Wenn er uns die Vertrauenswürdigkeit abspricht, geht das etwas zu weit, Herr Landolt! Ich möchte das in aller Form zurückweisen. Meine Kommission – wie die Verkehrskommission –, die sich mit der ganzen Materie in dieser Art und Weise seriös befasst hat, hat das nicht verdient.

Zu der Frage noch, die Herr Biderbost aufgeworfen hat: Dieser Antrag ist abzulehnen, weil er nicht identisch ist mit dem Antrag Affolter. Wenn man Herrn Biderbost richtig ver-

standen hat, will er ausserhalb dieses Voranschlages eine Finanzierung, um Revisionen durchzuführen. Dieser Antrag müsste sich an die Finanzkommission richten und darf nicht hier gestellt werden. Er muss abgelehnt werden.

Zum anderen wird Herr Bundesrat Schlumpf noch Stellung nehmen. Ich möchte Sie im Auftrage der Kommission, die mit 10 zu 3 Stimmen beschlossen hat, nochmals bitten, sich dem Ständerat anzuschliessen, damit diese Budgetdebatte und das Budget in diesem Sinn abgeschlossen werden können.

M. Couchepin, rapporteur: Tous les arguments évoqués ce matin ont déjà été présentés hier à la Commission du trafic et des transports. Cette commission, spécialisée dans les problèmes de transport, a l'habitude d'examiner les perspectives conjoncturelles des CFF. Cependant, après avoir entendu les arguments de MM. Affolter et consorts, et en avoir délibéré, elle a décidé, par 10 voix contre 3, donc à une majorité évidente, de s'en tenir à la proposition du Conseil fédéral, qui est celle du Conseil des Etats, et d'abandonner le crédit supplémentaire accordé la semaine dernière par notre conseil.

La proposition de M. Biderbost allant exactement dans le même sens que celle de notre conseil, mais avec une technique différente, doit, elle aussi, être refusée.

Je voudrais insister sur un point. Plusieurs orateurs ont demandé, de la part du Conseil fédéral, des assurances en matière de politique commerciale de l'entreprise. Il s'agit là d'une voie dangereuse et je souhaite que le Conseil fédéral ne s'engage pas trop loin dans cette direction, sinon nous pourrions courir le risque, dans les mois et les années à venir, de voir les représentants d'autres régions du pays, moins favorisées généralement par les commandes de la Confédération, monter aussi à cette tribune pour demander également des assurances. Dans ce cas-là, ces régions auraient pour elles, en plus de l'appui politique, un certain sens de l'équité.

En conséquence et dans cet esprit, je vous demande d'avoir le courage de refuser ce crédit supplémentaire et d'approuver la proposition du Conseil fédéral et du Conseil des Etats.

Bundesrat Schlumpf: Nationalrat Wagner hat behauptet, ich hätte dem Parlament das Recht abgesprochen, in einem Budget Zahlen zu verändern. Lesen Sie das Protokoll nach vom 7. Dezember; davon kann keine Rede sein. Ich habe lediglich bestritten und bestreite das heute noch, dass über ein Budgetverfahren Einzelaufträge festgelegt werden können. Das war der Antrag von Nationalrat Affolter. Er steht dazu. So ist es gemeint: dass die 9 Millionen für diese Aufträge an Schlieren verwendet werden. Das hat Herr Affolter in der Begründung seines Antrages vor einer Woche und auch heute wieder gesagt. Das geht nicht im Budgetverfahren. Es geht in einem Arbeitsbeschaffungsprogramm, aber in einem Budgetverfahren können Sie das nicht machen, weder bei den SBB noch bei den PTT oder bei der Zentralverwaltung.

Nationalrat Wagner, Sie haben meinen Beruf erwähnt und im Zusammenhang damit meinen Berufsstand der Schliche und Ränke bezichtigt. Ich weise das schärfstens zurück, für alle Juristen in diesem Saale, in diesem Lande, die nach ihrem Gewissen ihre Pflicht erfüllen. Es gibt wohl in jedem Berufsstand Leute, die nicht höchsten Ansprüchen gewachsen sind, sicher auch bei den Juristen. Aber einen Berufsstand in derartiger Weise abzuqualifizieren und ihm Schliche und Ränkespiele als Zentrum seines Tuns zu unterstellen, geht nicht an.

Was wir hier grundsätzlich zu behandeln haben, hat mit Schlichen und Ränken und Juristerei gar nichts zu tun, sondern mit einer gewissen parlamentarischen Ordnung. Am 7. Dezember wurde erstmals dieser Antrag gestellt, im Budgetverfahren eine Auftragserteilung an eine Unternehmung abzusichern. Das war der Antrag, den Herr Affolter völlig korrekt gestellt hat. Dieser Antrag wurde aufgrund von Angaben der SWS gestellt. Wir haben sofort, bereits am

8. Dezember, Abklärungen auf der Unternehmensseite in die Wege geleitet. Mit diesen Fragen befasst sich nicht in erster Hand die Generaldirektion, sondern die Kreisdirektion 3 und dort wiederum die Abteilung Zugförderung und Werkstätten. Dass eine derartige Abklärung einige Tage in Anspruch nimmt, das dürfte selbstverständlich sein. Was hätten wir denn nach Ihrer Meinung, Herr Wagner, am 7. Dezember tun sollen? Man kann hier nicht einfach sagen, man stimme aus beschäftigungspolitischen Gründen zu und könne dahingehende Aufträge erteilen. Wo führt das hin, wenn man über Parlamentsmitglieder in einem Budgetverfahren derartige Fragen nicht nur zur Diskussion stellt – das ist in Ordnung, Nationalrat Allenspach hat mit Recht das Oberaufsichtsrecht des Parlamentes erwähnt –, sondern daraus konkrete Aufträge ableitet?

Nationalrat Blocher: Es ist mir nicht möglich, jetzt die Zusicherung zu erteilen, dass wir im nächsten Jahr der SWS Aufträge in diesem Umfang geben werden. Denn sonst wüsste ich nicht, was ich noch abklären lassen soll. Wir wollen abklären, was nach dem Vertrauensprinzip von der SWS erwartet werden durfte. Das weiss ich heute noch nicht. Dass ich das noch nicht abklären konnte, ist nicht der Fehler der SBB, sondern das hängt mit dem Vorgehen in dieser Sache zusammen. Man hätte ja auch direkt an das Departement gelangen können.

Ich habe einige Unterlagen hier. Aus Korrektheit will ich sie nicht verwenden. Nur eines will ich Ihnen sagen, damit Sie sehen, dass eine sorgfältige Abklärung nötig ist: Der Antrag von Herrn Affolter lautet auf rund 40 Revisionsaufträge für diese R4, also auf 9 Millionen Franken. Ich habe hier ein Papier, wonach Schlieren selbst im Juni 1981 nicht etwa mit diesen 40 Wagen rechnete, sondern mit 24 Wagen. Nationalrat Blocher, was soll ich nun zusichern?

Zu Nationalrat Allenspach: Ich habe ausdrücklich die Erklärung abgegeben: Wir werden abklären, welches der mehrjährige Revisionsbedarf für dieses Wagenmaterial ist. Es stehen auch andere Revisionsarbeiten in Frage. Wir werden schauen, welches die eigenen Kapazitäten sind und was an Drittaufträgen – für SWS und natürlich auch andere – erteilt werden kann. Mehr kann ich mit gutem Gewissen heute nicht zusichern.

Es geht mir sicher nicht darum, dass man nicht auf beschäftigungspolitische Probleme Rücksicht nehmen wollte oder sollte. Dem Bundesrat ist es dabei sehr ernst. Aber es geht darum, dass wir nicht Beschlüsse fassen, dass wir nicht Aufträge oder Verpflichtungen entgegennehmen, bevor die notwendigen sorgfältigen Abklärungen getroffen sind. Es geht um etwas Grundsätzliches, nicht nur um diesen einen Fall. Es geht um die Frage, ob auf diese Weise, durch Intervention über das Parlament, derartige Entscheide ohne sorgfältige Abklärung, nur auf einseitige Information der betroffenen Unternehmung, gefällt werden dürfen und sollen. Das verneine ich, und deshalb beantrage ich Ihnen nochmals, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

Präsident: Herr Wagner wünscht noch das Wort zu einer zusätzlichen Erklärung.

Wagner: Nachdem ich weiss, dass nun fünf Juristen im Bundesrat sind, kann ich es mir natürlich nicht leisten, diese Juristen und Professoren zu beleidigen. Ich möchte mich also für das Wort «Schliche» entschuldigen. Es war nicht böse gemeint. Aber «Ränke» finden die Juristen immer!

Präsident: Wir haben nun folgende Abstimmungssituation: Kommissionsmehrheit und Bundesrat beantragen Ihnen Zustimmung zum Ständerat. Die Kommissionsminderheit, vertreten durch Herrn Affolter, beantragt Festhalten. Herr Biderbost hat für den Fall, dass die Minderheit obsiegt, einen Antrag gestellt. Wir stimmen zuerst ab über Festhalten oder Zustimmung zum Ständerat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	67 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Festhalten)	77 Stimmen

Biderbost: Mein Eventualantrag geht dahin, dass diese 9 Millionen, die jetzt beschlossen sind, nicht das SBB-Defizit vergrössern sollten, sondern dass sie der Bundeskasse belastet werden. Sie können sagen, das sei dasselbe, aber es ist doch nicht dasselbe. Es geht eigentlich nicht um eine Leistung der SBB, sondern um einen Beschluss des Parlamentes.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Biderbost
Dagegen

Minderheit
Offensichtliche Mehrheit

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

81.076

Forschungsgesetz – Loi sur la recherche

Botschaft und Gesetzentwurf vom 18. November 1981 (BBl III, 1021)
Message et projet de loi du 18 novembre 1981 (FF III, 989)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Couchepin, rapporteur: C'est visiblement dans l'enthousiasme que nous commençons l'étude de cette loi sur la recherche! Le 18 mai 1978, à une forte majorité, le peuple suisse a refusé une loi fédérale sur l'aide aux universités et l'encouragement de la recherche. A la base de ce rejet, il y avait essentiellement des considérations d'ordre financier. Aujourd'hui, les objectifs de la loi sont plus modestes. On a renoncé à l'idée de réunir dans un seul texte, une nouvelle loi sur les universités destinée à remplacer celle de 1968 et la loi sur la recherche. Le texte dont nous avons à débattre ne concerne que la recherche financée par la Confédération. La loi n'a pas de portée financière en soi; il s'agit d'organiser la recherche, de coordonner les efforts faits dans ce domaine par la Confédération, il s'agit finalement d'efficacité. Sur le plan juridique, la loi est fondée sur les articles 27 et 27^{sexies} de la constitution.

La science et la recherche pour notre pays prennent une importance primordiale dans la mesure où développement économique et social et capacité d'innovation vont de pair dans les pays industrialisés. Il convient dès lors de s'arrêter un instant sur les notions en cause: la science tout d'abord, puis la notion de recherche fondamentale et de recherche appliquée et, enfin, la situation de la recherche dans ce pays.

La science peut être définie comme une activité sociale par laquelle nous nous efforçons de découvrir et de comprendre le monde naturel et la société. La méthode caractéristique de la science est l'analyse rationnelle, objective et, si possible, impersonnelle des problèmes à partir de l'observation et de l'expérience. La science considérée comme produit est constituée de l'ensemble des connaissances sur ce que nous avons déjà découvert et sur quoi la communauté scientifique s'est mise d'accord. En fait, cette définition de la science est essentiellement une définition de ce que l'on a appelé la «science fondamentale», celle qui s'efforce de comprendre le monde et la société par opposition à la science appliquée qui cherche; quant à elle, à changer le monde ou la société.

Or, au cours des ans, la science appliquée a pris une importance croissante et, aujourd'hui, le but premier de la science est souvent moins la poursuite désintéressée de la connaissance que la poursuite de la connaissance à des fins industrielles et sociales, militaires, agricoles et médi-

SBB. Voranschlag 1983

CFF. Budget 1983

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1722-1728
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 019

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.