

**Dreizehnte Sitzung – Treizième séance****Mittwoch, 16. März 1983, Nachmittag****Mercredi 16 mars 1983, après-midi**

15.00 h

*Vorsitz – Présidence: Herr Eng*

83.003

**Stärkung der Wirtschaft. Massnahmen  
Renforcement de l'économie. Mesures**

Siehe Seite 368 hiervoor – Voir page 368 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. März 1983

Décision du Conseil des Etats du 16 mars 1983

*Differenzen – Divergences*

**Risi-Schwyz, Berichterstatter:** In der Differenzbereinigung der Vorlage hat die Kommission heute vormittag getagt und folgendes zur Kenntnis genommen: Bei jenen Positionen, bei denen in unserem Rate Beschlüsse gefasst wurden, die keine finanziellen Auswirkungen beinhalten, hat der Ständerat dem Nationalrat zugestimmt. In einem Punkt, der auch finanzielle Auswirkungen beinhaltet, hat der Ständerat ebenfalls zugestimmt; es ist dies das Vorziehen der Einführung des Zugfunks.

Wir haben nun noch drei wesentliche Differenzen zu behandeln: Es geht einmal um Artikel 2 Absatz 1, Position 313.413.90, Hauptstrassen. Hier haben wir im Nationalrat 50 Millionen für Lärmschutzeinrichtungen bewilligt. Der Ständerat hat einstimmig diesen Antrag abgelehnt. Wir haben heute morgen in der Kommission über diesen Punkt gesprochen und ebenso einhellig, das heisst, ohne Gegenantrag, dem Ständerat zugestimmt.

Die Hauptgründe, die auch uns veranlasst haben, dem Ständerat zuzustimmen, möchte ich nur stichwortartig erwähnen. Ein kleiner formaler Grund, der allerdings nicht entscheidend war: die Verpflichtungskredite sind im Strassenwesen nicht gängig, sondern es wird nur mit Zahlungskrediten operiert. Das ist zwar nicht der entscheidende Punkt. In erster Linie sind es rechtliche Gründe und Zahlungsschwierigkeiten. Die heutige Gesetzgebung im Strassenbau deckt einen engen Bereich ab, über den hinauszugehen heute leider nicht möglich ist. Das mit diesen 50 Millionen angestrebte Ansinnen wurde nicht bestritten, aber wir sahen ein, dass es aus rechtlichen Gründen und wegen Zahlungsschwierigkeiten nicht möglich ist, über diesen Rahmen hinauszugehen, soweit die gesetzlichen Grundlagen heute bestehen. Wir haben im Nationalstrassenbau die Möglichkeit, diese Lärmschutzanlagen aufgrund der heutigen Gesetzesgrundlage zu installieren. Wir können unter der heutigen Rechtslage im Hauptstrassennetz nur gleichzeitig mit dem Um- oder Ausbau eines Streckenteils Lärmschutzmassnahmen einbringen. Nicht möglich ist es rechtlich, nachträglich, das heisst für schon ausgebaute Abschnitte, noch solche Schutzvorrichtungen einzubauen. Dies wäre aber das eigentliche Ziel dieses Vorstosses. Wir können leider nicht über diesen Schatten springen.

Dann ist auch der Hinweis auf die Querverbindung zum Umweltschutzgesetz und zum Anschlussgesetz der unlängst abgehaltenen Abstimmung über den Benzinzoll gemacht worden. Diese Gesetzgebung ist noch nicht ausgereift. Bei den Umweltschutzmassnahmen ist zum Beispiel gerade das Wort «Alarmwert» noch nicht umschrieben, und beim Anschlussgesetz für den Benzinzoll lässt die Aus-

gangslage noch nichts Konkretes zu. Wir haben aber die Auskunft erhalten, dass diese Gesetzgebungen in aller nächster Zeit zum Tragen kommen sollten und dass dann möglicherweise (oder sogar sicher) im Jahre 1984 das Ansinnen, das mit diesen 50 Millionen angepeilt wird, verwirklicht werden könnte.

Daraus ergeben sich folgende materiellen Gründe, warum trotz dieser heute in der Gesetzgebung bestehenden Möglichkeiten keine fertigen Projekte angemeldet sind: Die Kantone waren zurückhaltend in der Projektierung und Anmeldung solcher Schutzanlagen, weil sie richtigerweise erkannt haben, dass ihnen später grössere Beträge als die hier vorgesehenen zur Verfügung stehen könnten. Aus diesen Gründen haben wir uns der Auffassung des Ständerates angeschlossen.

**M. Coutau, rapporteur:** A l'occasion de l'élimination des divergences, votre commission a pris connaissance des décisions du Conseil des Etats qui se rallie à notre point de vue sur toute une série de questions notamment celles qui sont exemptes de conséquences financières. Il s'agit de la modification du préambule et de la modification des articles 7a et 7b. Le Conseil des Etats a également approuvé la décision d'avancer le projet de transmission radio dans les trains – je vous rappelle qu'il s'agit d'installer des liaisons radio dans les locomotives et non pas de la diffusion des programmes dans les wagons de voyageurs.

En ce qui concerne les objets financiers, le premier concerne les routes principales et les mesures à prendre pour la protection contre le bruit le long de ces dernières. Le Conseil des Etats a rejeté à l'unanimité notre proposition de majorer de 50 millions, le crédit prévu sous cette rubrique. Votre commission s'est ralliée à la position du Conseil des Etats, sans opposition. Cette unanimité s'explique essentiellement pour le fait que les possibilités de couverture financière sont disponibles par d'autres voies; en revanche, les dispositions légales ne permettent pas, dans l'immédiat, d'attribuer ces 50 millions supplémentaires. En outre, les projets ne sont pas réalisables tout de suite. En effet, pour que ces 50 millions puissent être dépensés au titre du programme de relance, il faudrait que des chantiers soient en cours, ou qu'ils s'ouvrent dans un avenir extrêmement proche. En réalité, tel n'est pas le cas et à l'heure actuelle, de surcroît, des motifs juridiques nous empêchent d'attribuer ces sommes à des constructions de protection contre le bruit le long des routes principales. Ces obstacles, de caractère juridique, sont essentiellement imputables au fait que la loi fédérale sur la protection de l'environnement n'est pas encore sous toit ni l'ordonnance d'application bien évidemment. Par conséquent, les valeurs d'alerte en matière de bruit ne sont pas définitivement fixées. D'autre part, l'arrêté fédéral sur la répartition du produit des droits de douane sur les carburants n'est pas encore disponible et si l'article constitutionnel a été adopté par le peuple, il convient maintenant d'attendre que l'arrêté fédéral soit sous toit. Il n'est donc pas encore possible d'attribuer aux communes et aux cantons, sur cette base inexistante, des subventions correspondant à l'objectif visé par cette majoration de 50 millions du crédit en cause.

Des engagements précis ont été pris quant à l'avance des travaux législatifs et le Conseil fédéral s'est engagé à présenter, dans le cadre du budget 1984, un certain nombre de propositions de caractère financier permettant de mettre en œuvre ces mesures de lutte contre le bruit dont l'opportunité n'a pas été contestée.

**Art. 2 Abs. 1 Ziff. 313.413.90***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 2 al. 1 ch. 313.413.90***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Muheim:** Ich spreche zu Artikel 2. Es geht hier um die 50 Millionen Franken, die unser Rat für Schallschutzmassnahmen an Hauptstrassen beschlossen hat. Ich stelle keinen Antrag auf Festhalten an unserem Beschluss, möchte aber hier doch eine Erklärung dazu machen.

Ich halte fest an der Dringlichkeit solcher Massnahmen zum Schutze gegen Lärm entlang den Hauptstrassen. Auch gibt es ausführungsfähige Projekte für Massnahmen an Kantons- und Stadtstrassen, deren Verwirklichung der Arbeitsbeschaffung dienen könnte. Sie ruhen allerdings nicht in den Schubladen des eidgenössischen Bern – das möchte ich hier zugeben –, sondern in den Schubladen in Kantonen und in Städten, wie Bern, St. Gallen, Zürich usw. Bei der ganzen Sache «klemmt es» jedoch auf juristischem Gebiete, und zwar mit der Ausführungsgesetzgebung zum Verfassungsartikel über die Treibstoffzölle. Es muss nämlich noch ein Bundesbeschluss über die Verteilung des Ertrages aus diesen Zöllen erlassen werden, worin die Beitragsberechtigung auf Kantons- und Gemeindestrassen ausgedehnt wird und wo auch die Beitragssätze festzulegen sind. Ich kann mich daher für den Moment mit dieser Situation abfinden, möchte aber Herrn Bundesrat Furgler bitten, auch hier vor dem Rate zu bestätigen, was er heute in der Kommission im wesentlichen bereits bekanntgemacht hat.

Insbesondere bitte ich den Bundesrat zu erklären, ob er bereit ist, dafür zu sorgen, dass die Ausführungsgesetzgebung mit Wirkung ab 1. Januar 1984 in Kraft gesetzt werden kann und dass die dafür nötigen Kredite auch im Budget 1984 aufgenommen werden, damit man mit dem Bau und die Finanzierung des Schallschutzes an den Kantons- und Gemeindestrassen im nächsten Jahr beginnen kann.

**Kaufmann:** Sie wissen es: Wir haben die Treibstoffvorlage durchgebracht, nicht zuletzt mit dem Hinweis, wir könnten Umweltschutzbauten und -massnahmen besser finanzieren. Es ist nicht ganz verständlich, warum der Ständerat ausgerechnet hier, wo wir zweckgebundene Mittel in reichem Masse zur Verfügung haben, 50 Millionen streicht. Ich muss Ihnen auch sagen, dass mir bei der Fragestunde am Montag, als die Fragen Columberg und Kühne beantwortet wurden, nicht ganz klar wurde, wann jetzt diese gesetzliche Grundlage geschaffen werden soll. Man sagt heute, die rechtliche Grundlage für diese 50 Millionen Umweltschutzmassnahmen an den Hauptstrassen sei nicht gegeben. Ich würde hier einmal sagen: Für neue Hauptstrassen könnte durchaus der bisherige Treibstoffbeschluss aus dem Jahre 1959 als rechtliche Grundlage herangezogen werden. Ich glaube auch, dass man, wenn der nötige Wille vorhanden wäre, einiges vorziehen könnte, allenfalls sogar mit Dringlichkeitsrecht.

Darf ich Ihnen noch zwei Beispiele aus der Ostschweiz präsentieren, die ganz eindeutig das Problem aufzeigen?

Wir wissen seit einigen Tagen, das bezüglich der Beschäftigungslage das Toggenburg und Appenzell-Ausser Rhoden Problemgebiete sind. Ausgerechnet diese Regionen haben aber sehr viele Hauptstrassen. Nun wäre es für die Ankurbelung der Beschäftigung sinnvoll, hier gewisse Umweltschutzmassnahmen vorzuziehen. Auf jeden Fall müssten auf den 1. Januar 1984 diese Mittel zur Verfügung stehen. Letztes Beispiel: die Stadt St. Gallen. Wir haben auf dem Gebiet der Stadt St. Gallen auch eine wichtige Hauptstrasse. Die Stadt St. Gallen und die Grundeigentümer bezahlen die Lärmschutzfenster auch an dieser Hauptstrasse je zu 50 Prozent. Das ist nicht nötig und fehlt am Platze. Lärmschutzfenster sind voll aus dem Treibstoffzoll zu finanzieren.

**Wagner:** Wir haben letzte Woche hier in diesem Saal über den Lärm in den Städten gesprochen. Von wohnlicheren Quartieren ist hier gross geredet worden, und Sie haben auch in diesem Sinne Massnahmen beschlossen. Konsequenz wäre hier gewesen, den Antrag zu stellen, der Rat solle bei seinem Beschluss, also bei diesen 50 Millionen

bleiben. Aber gelegentlich sieht man die Aussichtslosigkeit ein und resigniert.

Wir wissen, dass Tausende von Menschen bei uns in der Schweiz sehr unter dem Verkehrslärm leiden. In Kantonen, Städten und Gemeinden wird immer wieder der Ruf laut, es solle Abhilfe geschaffen werden gegen diesen Lärm. Ich komme aus einem autobahngeplagten Kanton, Basel-Land; und ich weiss, wie unsere Bevölkerung etwa denkt. Es ist bedenklich, wenn der Vorsteher vom Amt für Strassenwesen hier in Bern erklären muss, es lägen überhaupt keine Anträge aus den Kantonen vor, um solche Lärmschutzanlagen zu erstellen. Das finde ich absolut bedenklich. Da kommt wirklich der Teufel nicht mehr draus! Es werden Leute krank wegen Lärms, und die Kantone machen nichts. Da bleibt mir wirklich der Verstand stehen.

**Bundesrat Furgler:** Die Lage im Strassenbau hat sich ohne Zweifel mit dem Volksentscheid über die Treibstoffzölle geändert. Mit dem neuen Verfassungsartikel – und das darf ich den Herren Muheim, Kaufmann und Wagner antworten – können Beiträge für Umweltschutzmassnahmen an Strassen, die dem motorisierten Verkehr geöffnet sind, gewährt werden. Unter diesen Begriff fallen sowohl Kantons- als auch Gemeindestrassen. Die Anwendung dieser Bestimmung bedingt aber eine Änderung des Bundesbeschlusses über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag vom 23. Dezember 1959. Sofern die eidgenössischen Räte eine solche Änderung im Sommer dieses Jahres beschliessen und die Referendumsfrist unbenützt verstreicht, können die neuen Bestimmungen spätestens rückwirkend auf den 1. Januar 1984 in Kraft treten. Ein bestimmter Prozentsatz der zweckgebundenen Mittel wird dann für solche Massnahmen – die jetzt Gegenstand des Antrages von Herrn Muheim bilden und die seinerzeit von der Kommission übernommen worden sind – eingesetzt werden.

Die Projekte werden jedoch vom Kanton ausgewählt und dem Bund eingereicht. Der Bund hat nach den Kriterien der Dringlichkeit und der Wichtigkeit eine Auswahl vorzunehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt – und das möchte ich mit Blick auf die ständerätliche Debatte festhalten – besteht eben keine Rechtsgrundlage. Ich teile die Auffassung des Ständerates, der hier feststellte: Wir müssen zuwarten, bis wir eine klare Rechtsgrundlage haben, um isolierte Schallschutzmassnahmen an städtischen Hauptverkehrs- und Kantonsstrassen subventionieren zu können.

Noch ein Gedanke: Die Abstützung auf das Bundesgesetz über die Krisenbekämpfung hat uns auch beschäftigt. Wenn man das täte, bestünde die Folge darin, dass der Schallschutz über allgemeine Bundesmittel und nicht über die Zweckbindung finanziert werden müsste.

Mit anderen Worten: Das Problem der Finanzierung, auf das auch Herr Kaufmann mit Blick auf die Lasten hingewiesen hat, die der einzelne oder die städtischen Gemeinwesen zu tragen haben, wäre nicht gelöst. Wir brauchen den Bundesbeschluss über die Verwendung des Treibstoffzollertrages, und dieser muss durch einen allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss entsprechend ergänzt werden.

Darf ich zusammenfassend festhalten: Mit einem einfachen Bundesbeschluss, wie wir ihn jetzt beraten, kann die in einem allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss festgelegte Zweckbindung nicht abgeändert werden. Der Hinweis darauf, dass kantonale und vor allem kommunale Projekte bestünden, darf notifiziert werden. Obschon das der Fall zu sein scheint, wie Herr Muheim und Herr Kaufmann erwähnen, sind von den Kantonen im Moment, da ich spreche, dem Amt für Strassenbau keine Projekte gemeldet worden. Das Kriterium der Auftragsvergabe innert sechs Monaten, das wir für diesen Bundesbeschluss gewählt haben, könnte daher nicht eingehalten werden. Mit dem gegenwärtigen Beschaffungsprogramm kann somit das Anliegen des Lärmschutzes – so berechtigt es ist, ich möchte das an die Adresse von Herrn Wagner, von Herrn Kaufmann und von Herrn Muheim nachdrücklich unterstreichen – nicht gelöst werden.

Der Beschluss des Nationalrates muss aus diesem Grunde korrigiert werden. Aber ich füge sofort bei, dass der Bundesrat mit den Antragstellern brennend daran interessiert ist – in Übereinstimmung übrigens mit den Kantonsregierungen und den Gemeindebehörden –, dass so rasch als möglich eine einwandfreie Rechtsgrundlage geschaffen wird, um diese Probleme zu meistern.

Der Gedanke von Herrn Kaufmann, dass man hier mit Dringlichkeitsrecht operieren könnte, ist zwar wie jede Frage über das Dringlichkeitsrecht hochinteressant, seminarwürdig, aber soweit ich Herrn Kaufmann und dessen strenge Anforderungen an das Dringlichkeitsrecht kenne, würde er vermutlich, wenn ich das vorgeschlagen hätte, sagen: «Bedenken Sie, dass die Voraussetzungen von Artikel 89 bis BV ausserordentlich streng sind.» Diese Klammerbemerkung nur mit Blick auf jene Stadt, der ich besonders verbunden bin.

Ich darf daher Herrn Muheim sagen, dass wir, wenn wir zielstrebig arbeiten und wenn das Parlament im Juni mitmacht – das habe ich nicht in meiner Hand –, per 1. Januar des nächsten Jahres handeln können, und es liegt ebenfalls an Ihnen – ich werde das im Bundesrat getreulich rapportieren –, dass budgetmässig die entsprechenden Vorkehrungen getroffen werden.

**Präsident:** Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Ständerat. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 3 Ziff. 83.725.90**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 3 ch. 83.725.90**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 6**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Jaggi, Borel, Crevoisier, Deneys, Jaeger, Jelmini, Muheim, Reimann, Uchtenhagen, Ziegler-Solothurn)

Festhalten

**Art. 6**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Jaggi, Borel, Crevoisier, Deneys, Jaeger, Jelmini, Muheim, Reimann, Uchtenhagen, Ziegler-Soleure)

Maintenir

**Risi, Berichterstatter:** Unser Rat hatte in Artikel 6 (Voranschlag SBB) mit einem Stimmverhältnis von 85 zu 78 beschlossen, 50 Einheitswagen IV zu beschaffen. Der Ständerat hat diesen Beschluss mit 28 zu 5 Stimmen abgelehnt. Die Beurteilung in der Kommission war heute morgen sehr kontrovers, und Sie sehen, dass auch ein Minderheitsantrag gestellt wird. Wir haben in der Kommission mit einer Stimme Mehrheit, also mit 12:13 dem Ständerat zugestimmt.

Die Überlegungen, die dazu geführt haben, möchte ich nur ganz kurz erwähnen. Ich glaube, dass sie in der anschließenden Diskussion noch ausgeprägter zum Ausdruck kommen werden.

Es ist einmal die Situation zu beurteilen, wie sie uns in der Ausgangslage von seiten der SBB geschildert wurde. Damals waren keine Beschaffungen vorgesehen. Man hatte intern geplant, die Einheitswagen III zu revidieren. Andererseits ist im Ratsplenum die Begründung gekommen, die Auslastung der Waggonindustrie sei sehr prekär und die Beschaffung von 50 Wagen liege in der richtigen Richtung. Nun haben wir aber vernommen, dass 100 Wagen in nächster Zeit ohnehin bestellt werden, und es bestehen weiterhin divergierende Auffassungen, ob diese 100 Wagen eine Auslastung ergeben, die einigermaßen genügend sei, oder ob dies zu wenig ist.

Die Mehrheit der Kommission hat sich der Argumentation angeschlossen, dass im Moment, nach den Kriterien dieses Beschaffungsprogramms, wo wir möglichst sofort wirksame Massnahmen treffen sollten, eine zusätzliche Beschaffung nicht angebracht sei. Ich habe aber gerade vorhin noch ein Schreiben zu Gesicht bekommen von einer der interessierten Fabriken. Darin wird selbstverständlich die Beschaffung befürwortet, aber auch dort wird gesagt, dass die Lücke in der Arbeitsauslastung vor allem Mitte der achtziger Jahre auftreten werde. Ich glaube, dass man sicher dannzumal wieder über diese Situation sprechen muss. Im Moment glaubt die Mehrheit der Kommission, dass die Kapazitäten mit der Bestellung von 100 Wagen einigermaßen ausgelastet sind und dass ein zusätzlicher Kauf nicht verantwortet werden kann.

**M. Coutau, rapporteur:** Il s'agit du point qui est resté le plus controversé lors de la séance de notre commission, ce matin. Une faible majorité de 13 voix contre 12 vous recommande de vous rallier à la proposition du Conseil des Etats. Le Conseil des Etats, quant à lui, a pris la décision de biffer cette augmentation de crédit de 50 millions par 25 voix contre 8.

Je ne veux pas reprendre ici la totalité des arguments qui ont été développés fort longuement lors de notre précédente séance. Ils seront développés à nouveau par la minorité. Je me réserve de reprendre la parole tout à l'heure. On n'a pas apporté ce matin, dans la commission, d'éléments fondamentalement nouveaux pour ou contre cette augmentation de crédit en faveur de l'achat de 50 wagons des CFF. Par conséquent, je ne peux que vous recommander de vous rallier à la majorité de la commission et d'adopter la proposition du Conseil des Etats.

**Mme Jaggi, porte-parole de la minorité:** Lundi dernier, notre conseil a accepté le projet de commande de 50 voitures unifiées du type E IV (communément appelées wagons gris) en vue du remplacement anticipé des wagons oranges et beiges (en langage technique: voitures unifiées E III), qui ont fourni une dizaine d'années de services moyennement satisfaisants.

Le Conseil des Etats a repoussé cette idée de notre conseil, à laquelle notre commission a également renoncé à la très étroite majorité de 13 voix contre 12.

Le rapporteur de langue française vient de nous dire qu'il n'y a pas eu ce matin, dans le débat de la commission, d'éléments fondamentalement nouveaux. C'est tout simplement que les arguments avancés il y a deux jours gardent toute leur valeur, même si le Conseil des Etats et une très faible majorité de notre commission n'en ont pas jugé ainsi. Ces arguments portaient d'abord sur la nécessité d'améliorer la qualité des prestations offertes par les CFF. En effet, ces prestations ont surtout été augmentées en quantité ces dernières années, principalement avec l'introduction de l'horaire cadencé au printemps dernier. Mais on a insisté surtout sur la nécessité de maintenir l'emploi. Avec l'horlogerie, le secteur de la construction des machines et de la métallurgie est un des plus menacés dans la crise actuelle. A l'intérieur de ce secteur, la production de matériel ferroviaire est particulièrement touchée. On y pratique depuis des mois les retraits anticipés, le chômage partiel notamment.

Certes, une commande d'une certaine de voitures unifiées grises (E IV) est prévue pour cette année au budget des CFF. Cette commande n'a cependant pas encore été formellement approuvée par le conseil d'administration de notre grande régie. Il est certain que si une telle commande était passée, en sus de celle dont il est question aujourd'hui, le secteur de la construction de matériel roulant s'en trouverait renforcé. Notre pays peut-il s'offrir le luxe – demandent certains – ou a-t-il besoin – demandent d'autres – d'avoir un appareil de production dont la capacité peut paraître excédentaire? Il est important, et cela a été dit en commission, que dans ce secteur aussi plusieurs entreprises exercent parallèlement leur activité, ce qui permet à la fois de maintenir une certaine concurrence et surtout une certaine spécialisation.

A part ces considérations d'emploi, on a également évoqué des arguments de politique régionale. La construction des wagons se fait principalement à Pratteln et à Altenrhein. Vu du côté romand de la Sarine, le triangle prospère de la géographie économique de notre pays est sans doute une zone privilégiée. En fait, ce fameux triangle prospère n'est pas en or massif partout, et notamment pas dans la région de Bâle-Campagne. C'est un élément que nous devons savoir et prendre en considération.

Par ailleurs, il importe que le critère régional, dont on s'est, à bien des égards, peu préoccupé – pensons notamment à l'importante commande des engins Skyguard – soit, lui aussi, respecté. Nous avons pris notre décision également pour des raisons, peut-être subsidiaires dans un plan à court terme, mais importantes: ce train de mesures visant à stimuler l'économie suisse doit être rééquilibré pour tenir davantage compte d'impératifs civils, de protection de l'environnement, d'énergie, et de transports publics notamment.

Le groupe radical s'est abstenu, lors du vote d'ensemble dans notre conseil lundi dernier, parce qu'il trouvait ce «paquet trop rempli». Nous avons nous-mêmes contribué à le remplir parce que nous le trouvions mal ficelé, parce que son contenu était trop exclusivement axé sur les dépenses militaires, qui représentent à elles seules, près de la moitié du total des dépenses supplémentaires de la Confédération prévues dans le cadre de ce premier train de mesures. La navette entre nos conseils a permis d'alléger le «paquet» et, par conséquent, de donner satisfaction à ceux qui le trouvaient trop lourd. Ainsi, nous n'avons pas maintenu les 50 millions du système de protection contre le bruit, le long des routes; nous avons renoncé également, faute de projets mûrs, à un encouragement supplémentaire de la rénovation de logements en région de montagne. Les coupes représentent un total de 61 millions.

Nous maintenons, en revanche, les 51 millions en chiffres ronds pour l'achat des wagons dont il est question, pour les raisons rappelées tout à l'heure, auxquelles vous avez souscrit il y a deux jours, et auxquelles nous vous demandons de rendre à nouveau en soutenant la proposition de la minorité.

**Wagner:** Sie sind mir sicher nicht böse, wenn ich für diese 50 Millionen noch einmal auf die Barrikade gehe. Aber es ist mir wirklich nicht gleichgültig, was mit den Arbeitsplätzen vor allem auf dem Platze Pratteln bei der Firma Schindler geschieht. Wenn Herr Ständerat Kündig als Vertreter des Kantons Zug davon gesprochen hat, es sei alles in bester Ordnung und sei nicht angebracht, im jetzigen Moment diese 50 zusätzlichen Wagen in die Fabrikation zu geben, so geht er einfach von der glücklichen Situation seines Heimatkantons aus. Der Kanton Zug hat mit 0,1 Prozent praktisch keine Arbeitslosen.

Ich habe Ihnen am Montag gesagt, dass die Kantone Basel-Land heute bereits 1,1 Prozent und Basel-Stadt sogar 1,9 Prozent Arbeitslose aufweisen; sie befinden sich also bei den Spitzenkantonen. Es sind vielleicht noch zwei Kantone in der Schweiz, die höhere Zahlen aufweisen als der Kanton Basel-Stadt.

Es geht mir nicht nur um die traditionellen Waggonfabriken. Wir haben Hunderte von Zulieferfirmen, von kleinen Firmen, die indirekt für diese Waggonfabriken arbeiten. In diesen Kleinbetrieben sieht es nicht so rosig aus, wie man hier gelegentlich behauptet. Ich möchte Sie eindringlich bitten, am Beschluss, den wir gefasst haben, festzuhalten. Ich möchte aber immerhin beifügen, dass nach meiner Meinung die Verantwortlichen der SBB der ganzen Sache einen schlechten Dienst erwiesen haben. Bei uns würde man einfach sagen, man komme nicht mehr draus.

**Feigenwinter:** Herr Wagner hat die Probleme der Region Basel bezüglich dieses Geschäftes dargelegt. Das Problem ist aber weiter zu fassen. Es ist nicht nur ein Problem unserer Region. Es stimmt, dass wir mehr Arbeitslose haben als im schweizerischen Durchschnitt. Es ist ein Problem der gesamten Maschinenbauindustrie, und dazu gehört natürlich auch die Waggonbauindustrie.

Leider gerät dieses Geschäft langsam in den Bereich des Melodramas, und zwar deshalb, weil man es politisch abzuschliessen versucht, weil es offenbar aus der falschen politischen Ecke kommt, und zum zweiten, weil das Unternehmen, das zur Hauptsache an diesem Geschäft interessiert wäre, die ganze Angelegenheit gründlich verschlafen hat. Es geht hier um die SBB, die offensichtlich nicht realisierten, welche Chance sich ihnen im Zusammenhang mit diesem Beschäftigungsprogramm geboten hätte. Das ist das Bedauerliche an dieser Angelegenheit. Die SBB haben ein Beschaffungsprogramm aufgestellt, das nach ihren finanziellen Mitteln ausgerichtet ist, und weil die SBB geglaubt haben, sie haben kein Geld, haben sie auf absolut notwendige Innovationen im Waggonbereich verzichtet, sie haben nur die Hälfte der neuen Waggons beschafft, die sie nötig hätten.

Von Seiten der SBB wurde sehr zweideutig über diese Waggonbeschaffung Auskunft gegeben. Man kommt um den Eindruck nicht herum, dass hier – wie gesagt – etwas verschlafen worden ist. Aber eines haben die SBB natürlich nie getan. Die SBB haben nie gesagt: Wir können diese 50 Waggons nicht gebrauchen. Denn sie wissen ganz genau, dass sie sie bestens gebrauchen könnten.

Zum zweiten: Wir beraten hier ein Beschäftigungsprogramm, und an der Wurzel dieses Beschäftigungsprogramms steht die Arbeitslosigkeit, die wir vermindern wollen. Wir wollen die Wirtschaft ankurbeln. Die schweizerische Waggonbauindustrie hat in diesem Sektor in allen Fabriken Kurzarbeit von 20 bis 40 Prozent. Die Restrukturierungsprozesse in der Waggonbauindustrie in den vergangenen zwei Jahren haben 1200 Arbeitsplätze gekostet, und die Waggonbauindustrie wird trotz dieser 100 bzw. 150 wünschenswerten neuen Waggons weitere Arbeitsplätze abbauen müssen.

Und zum letzten: Auch wenn Sie diese 50 Waggons beschliessen, wird die Waggonbauindustrie in den nächsten Jahren nicht ausgelastet sein. Sie wird nach wie vor Arbeitsplätze abbauen müssen. Ich habe mich heute morgen mit Herrn Bremi über dieses Thema in aller Freundschaft unterhalten. Er vertritt mit guten Gründen den anderen Standpunkt. Er hat gesagt, er habe bei den SBB rückgefragt, und man habe ihm dort gesagt, die Waggonbauindustrie sei nach der Bestellung von 100 Wagen wieder voll beschäftigt. Mich wundert, wie das Unternehmen SBB die Waggonbau-Unternehmen beurteilen kann, wenn die SBB – meines Erachtens – nicht imstande sind, ihre eigene Lage grundlegend zu analysieren und vor allem zu verbessern. Ich möchte Sie bitten, dieser Zusatzbestellung zuzustimmen, und zwar deshalb, weil Beschäftigungswirksamkeit sich nicht nur für die betroffenen Regionen Pratteln, Altenrhein, Neuhausen und Zürich ergibt, sondern auch für die Region Vevey. Wir haben auch dort eine Waggonbauindustrie, die zwar nicht an diesem Beschäftigungsprogramm beteiligt wird, die aber im Rahmen des Privatbahnkredites natürlich auch auf Aufträge hoffen kann.

Ich bin davon überzeugt, dass wir hier etwas tun würden, das unmittelbar beschäftigungswirksam ist, denn wenn Sie

diese Bestellung heute aufgeben, wird die Waggonbauindustrie in vier Monaten den ersten zusätzlichen dieser 50 EW-4-Wagen abliefern. Das würde bedeuten, dass die Kurzarbeit mindestens für dieses Jahr eliminiert wäre.

Ich bitte Sie deshalb, mit Blick auf die Beschäftigungssituation – wir schaffen tatsächlich Arbeit, und zwar volkswirtschaftlich nützliche Arbeit – dieser zusätzlichen Bestellung zuzustimmen.

**Bremi:** In der Zwischenzeit sind weitere Informationen bei uns eingetroffen, die uns eine Beurteilung erlauben – wobei ich selbstverständlich gerne zugebe, dass Herr Feigenwinter in bezug auf die Situation in der Waggonindustrie besser informiert ist als wir.

Die Beschaffung von 100 Wagen entspricht den Dispositionen, die die SBB mit den Zulieferfirmen getroffen haben, und zwar im Rahmen ihres mittelfristigen Beschaffungsprogramms. Damit sollte mutmasslich die Kurzarbeit – ich zitiere hier präzis – in diesen Bereichen bald, das heisst in diesem Sommer, aufgehoben werden können. Es werden weitere Bestellungen folgen. Die SBB sind natürlich nicht die einzigen Wagenbenützer und Wagenbesteller; es gibt auch noch schweizerische und ausländische Privatbahnen. Ferner werden die SBB bei späteren Beschaffungsprogrammen wiederum Wagen dieses Typs IV oder der nachfolgenden Modelle bestellen. Insbesondere soll im nächsten Jahr – also 1984 – die Prototyp-Serie der S-Bahn im Betrag von zirka 100 Millionen Franken bestellt werden; in den Jahren 1987 bis 1990 werden für die S-Bahn 30 bis 40 Züge im Umfang von 300 bis 400 Millionen Franken mit den entsprechenden Triebwagen bestellt werden.

Ich achte diesen Rat dafür, dass er sich zumutet, die Unternehmensplanung für die SBB und ihre Lieferfirmen auf viele Jahre hinaus übernehmen zu können. Es ist tatsächlich denkbar, dass in einigen Jahren eine neue Lücke entstehen wird, aber nicht nur bei dieser Industrie, sondern bei vielen anderen. Ich bin durchaus der Meinung, dass die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen – die nach meiner Meinung die Sache nicht verschlafen hat – und die zuständigen Unternehmensleitungen der Lieferfirmen in der Lage sind, diese Probleme dannzumal selbst zu lösen und uns zu gegebener Zeit auf dem Budgetweg – allenfalls auf einem anderen Weg – wieder Anträge zu stellen, um die späteren Schwierigkeiten zu meistern.

Persönlich werde ich mich dafür einsetzen – wie ich es schon früher getan habe –, dass die SBB ihre Aufträge an die Lieferfirmen verstetigen und damit eigene und fremde Arbeitsplätze sichern können. Ich bitte Sie aber, im Hinblick auf unser jetziges kurzfristiges Beschaffungsprogramm, den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen.

**Frau Uchtenhagen:** Ich weiss nicht, mit wem Herr Bremi unterdessen Kontakt aufgenommen hat; die Direktionen sind ja sehr gross. Auch ich habe das getan und mit verschiedenen Direktoren solcher Firmen gesprochen. Es ist genauso, wie wir es schon letztes Mal sagten: Es gibt eigentlich keine neuen Informationen. 100 Wagen zu bestellen ist geplant; sie sind noch nicht bestellt. Es ergibt sich die Frage: Wenn wir diese 50 Wagen in Auftrag geben könnten, würden sie sehr wahrscheinlich vorgezogen und später die anderen 100 bestellt. Letztlich ist es aber Sophisterei, ob zuerst das eine oder das andere erfolgt. Wichtiger ist, dass die Waggonfabriken ihrem ganzen Charakter nach mittel- und langfristig planen müssen. Sie sprengen von ihrer Struktur her quasi diese Frist, die wir uns beim Beschäftigungsprogramm gegeben haben. Sie können nicht wie beispielsweise in einer Stanzerei loslegen und dann wieder bremsen, sondern sie müssen planen.

Bei allen Beteiligten gehen die Meinungen dahin – das sagen heute auch die SBB –, es sei anzunehmen, dass die S-Bahn-Bestellungen nicht 1984 erfolgen werden, sondern eventuell erst 1986, denn es sind dort noch sehr viele Probleme zu lösen. Man weiss, dass ein «Loch» kommen wird, von dem man noch keine Ahnung hat, wie es ausgefüllt werden soll.

Jene unter Ihnen, die bereits Betriebe redimensioniert haben – wie man es heute so schön nennt –, wissen, dass die beste Art, das zu tun, jene ist, die Abgänge nicht zu ersetzen. Das ist es, was diese Fabriken heute tun, zum Teil auch ihre Zulieferer: Die altersmässigen Abgänge werden nicht ersetzt, weil man alle diese Fabriken im Blick auf den längerfristigen Bedarf verkleinern muss. Aber das ist viel einfacher, menschlicher und sozialer, als wenn Sie plötzlich eine Lücke haben und zu Entlassungen schreiten müssen. Ein weiteres Argument: Die Grossfirmen haben natürlich sehr viele Zulieferer. Wenn die Aufträge knapp werden, dann ist es ganz klar, dass man versucht, wenn möglich alles in den eigenen Werkstätten und Betrieben herzustellen; man gibt nichts ab an kleinere Zulieferbetriebe. Wenn der Auftragsbestand aber einigermaßen gesichert ist für die nächsten sechs Jahre, dann ist man eher geneigt, die Zulieferbetriebe in den Regionen mitzubeteiligen.

Das letzte Argument ist auch schon erwähnt worden; für mich ist es ein politisches. Das Paket ist – und zwar nicht nur aus sozialdemokratischer Sicht – nicht sehr ausgewogen; das können Sie auch in der Presse lesen. Der zivile Bedarf ist im Vergleich zum militärischen relativ klein bemessen.

Ich möchte einfach bitten, hier eine Geste zu machen und für den öffentlichen Verkehr und die beteiligten Unternehmer bzw. Arbeitnehmer diese 50 Millionen Franken zu sprechen. Ich wende mich vor allem an die freisinnigen Kollegen. Wenn man nicht immer durchkommt oder einmal unterliegt, kann man nicht sofort «den Kopf machen» und sagen: Ich mache nicht mehr mit. Da könnten wir Sozialdemokraten oft nicht mehr mitmachen; wir unterliegen praktisch bei jeder Vorlage mit der grossen Mehrheit unserer Minderheitsanträge, sind aber trotzdem bereit – wenn Sie es nicht allzu stark übertreiben –, Hand zu bieten zu Kompromissen. Ich bitte Sie einfach auch hier, Hand zu bieten zu einem politischen Kompromiss.

**Affolter:** Ich bin den beiden Räten – sowohl dem National- wie auch dem Ständerat – dankbar, dass wenigstens der Zugfunk in der gegenwärtigen Diskussion unbestritten geblieben ist. Trotzdem erlaube ich mir dazu wenige Bemerkungen.

Ich habe im Dezember 1980 eine Motion eingereicht. In der Antwort darauf wurde uns auf Ende 1982 ein Bericht zu dieser Frage versprochen. Dieser Bericht ist nicht eingetroffen; aber wir stehen heute in der Diskussion zu diesem Beschäftigungsprogramm.

Beim Zugfunk ist vielleicht noch interessant, dass – abgesehen davon, dass die Forderung schon aus dem Juli 1974 stammt – die SBB am 10. September 1979 erklärt haben, die technische Planung sei abgeschlossen, für die Einführung des Zugfunks fehlten nur noch die 40 Millionen Franken.

Daraus schliesse ich, dass eigentlich in diesem Programm der Zugfunk enthalten sein müsste. Die SBB hätten also diese Forderung anbegehren müssen, weil sie 1979 offenbar vorgelegen hat. Das wurde hier nicht gemacht.

Damit will ich nur die Bedeutung unseres Antrages verstärken, dass wir auch bei der zusätzlichen Beschaffung von 50 neuen Eisenbahnwagen davon überzeugt sind, dass hier Argumente eingebracht werden können, die – gerade weil wir jetzt unter beschäftigungspolitischem Druck stehen – aufzeigen, dass diese Wagen bestellt werden sollten, auch dann, wenn die SBB dem Bundesrat etwas verwirrende Briefe zuleiten lassen.

Herr Bremi hat gesagt, dass die 100 an die Waggonindustrie versprochenen Wagen auf einer Absprache zwischen SBB und Zulieferfirmen beruhen. Sie nehmen es mir sicher nicht übel, wenn ich diese Zusicherung etwas abgeschwächt verstehe, nachdem wir im Dezember über diese Waggonrevisionen ebenfalls einen grösseren Disput hatten. In dieser Angelegenheit sollen die SBB angeblich auch Absprachen mit der Industrie getroffen haben. Es ist für mich heute somit nicht sicher, dass diese 100 Wagen dann auch

bestellt werden. Daher meine ich, wir sollten diese 50 zusätzlichen Wagen jetzt bestellen.

Ich halte mich da ganz streng an die Botschaft des Bundesrates, wo auf Seite 14 steht: «Beschaffungsprogramme sollten ein gewisses Auftragsvolumen nicht unterschreiten. Die Finanzlage des Bundes setzt einem Beschaffungsprogramm umgekehrt nach oben Grenzen.» Das ist klar. Dann schreibt der Bundesrat weiter: «Die Grössenordnung des vorliegenden Beschaffungsprogrammes liegt näher an der unteren Grenze.»

Frau Uchtenhagen hat darauf hingewiesen, dass das in bezug auf die Berücksichtigung von Beschaffungsaufträgen im zivilen Bereich ein sehr unausgewogenes Programm sei. Deshalb glaube ich, dass wir auch aus diesem Grunde diesen 50 zusätzlichen Wagen zustimmen können. Das liegt auf der Linie dieser Botschaft und wird die Finanzen des Bundes nicht in einer Art strapazieren, die nicht verantwortet werden könnte.

Ich bitte Sie, an unserem Kreditbeschluss von 50,6 Millionen Franken für 50 Eisenbahnwagen festzuhalten.

**Risi-Schwyz, Berichterstatter:** Ich will diese materiellen Divergenzen nicht mehr breiter auswalzen. Ich möchte Sie nur noch darauf hinweisen, wie die Situation auf der parlamentarischen Ebene ist. Wir haben diesen Antrag auf Ankauf von 50 Wagen relativ knapp mit 85 zu 78 Stimmen angenommen, worauf der Ständerat einen Zusatzkredit mit 25 zu 8 Stimmen abgelehnt hat. Ich bezweifle, dass der Ständerat bei einer knappen Annahme im Nationalrat umkippen wird, nachdem sein Entscheid doch eindeutig ausgefallen ist. Ich möchte nur darauf hingewiesen haben. Wir haben wegen dieses einen Punktes nicht die Absicht – und dürfen sie nicht haben –, die ganze Sache umstehen zu lassen.

In diesem Sinne möchte ich einen Appell zur Verständigung an Sie richten. Man könnte auch sagen, umgekehrt solle man sich verständigen, aber die Abstimmungsergebnisse sind doch derart einseitig, dass ich nicht an ein Umfallen des Ständerates glaube.

**M. Coutau, rapporteur:** Je crois que les arguments sont tombés; il convient de décider. Avant de le faire, je voudrais attirer votre attention sur le fait que nous avons apporté, il y a deux jours, une modification au projet initial du Conseil fédéral. Celui-ci n'avait pas prévu cette possibilité de dépenses complémentaires; la régie des CFF n'avait pas inclu dans sa planification l'acquisition de ces wagons. Elle n'avait pas jugé possible de la présenter comme proposition, lorsque le Conseil fédéral avait demandé à tous les services qui dépendent de son autorité de lui soumettre des projets éventuellement réalisables.

Nous avons donc, il y a deux jours, adopté cette modification du projet du Conseil fédéral pour la somme importante de 50,6 millions – je vous le rappelle – à la majorité relative faible de 85 voix contre 78. En revanche, le Conseil des Etats a été très net dans sa décision, puisqu'il rejette cette proposition par 25 voix contre 8.

Je crois qu'il ne faut pas faire de cette décision une question de prestige. Je pense qu'il faut s'en tenir, comme vous le propose la majorité de votre commission, au projet initial du Conseil fédéral. Nous devons tenir compte du fait que nous sommes à l'avant-dernier jour de la session et que nous prenons le risque, en prolongeant la procédure d'élimination des divergences, de ne pas pouvoir nous mettre d'accord sur ce programme au cours de la présente session. C'est un risque sur lequel j'attire votre attention en vous demandant de vous rallier à la majorité de la commission.

**Bundesrat Furgler:** Ich kann mich sehr kurz fassen, hat sich doch seit der letzten Sitzung am Standpunkt des Bundesrates nichts geändert. Wir haben aufgrund des Briefwechsels mit den SBB damals festgestellt, dass die SBB ihr Programm nicht in diesem Sinne anreicherten, dass sie aber im zweiten Schreiben vom 24. Februar an den Chef des Ver-

kehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, der mich sofort informierte, festhielt, dass sie selbstverständlich bereit wären mitzumachen, wenn die entsprechenden Buchwertpositionen von 50,6 Millionen Franken durch den Bund übernommen würden. Ich habe über diese Situation in beiden Räten freimütig orientiert, auch in beiden Kommissionen. Aber es versteht sich von selbst, dass der Bundesrat für diese Fechtweise der als eigene Unternehmenspersönlichkeit operierenden SBB nicht einfach einzustehen hat. Sie kennen das Dilemma: Leistungsauftrag einerseits, Abgeltung und Defizite andererseits; Sie kennen die diesbezüglich eher zurückhaltende Bestellpolitik der SBB. Ich kann Ihnen nur sagen: Diese Briefe, die ich Ihnen offen zitierte, haben den Bundesrat bewegt, im Januar 1983 das nicht aufzunehmen, und nach der zweiten Erklärung vom 24. Februar hat er seinen Standpunkt nicht geändert. Sie müssen entscheiden.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	68 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	78 Stimmen

#### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

82.074

### **Schutz der Mutterschaft. Volksinitiative Protection de la maternité. Initiative populaire**

77.231

### **Parlamentarische Initiative. Familienpolitik (Nanchen) Initiative parlementaire. Politique familiale (Nanchen)**

#### *Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 439 hiervor – Voir page 439 ci-devant

**Präsident:** Nachdem Frau Vannay ihre Anträge begründet hat und auch die Fraktionssprecher Stellung genommen haben, gebe ich das Wort Frau Lang zur Begründung ihres Antrages zur parlamentarischen Initiative.

**Frau Lang:** Die Initiative «Familienpolitik» von Frau Nanchen stammt aus der Zeit der Auseinandersetzungen um die Neuregelung des Schwangerschaftsabbruches. Sie wurde am 13. Dezember 1977 eingereicht, nach der Abstimmung über die Fristenregelung und vor der Abstimmung über das Gesetz mit der sozialen Indikationsmöglichkeit. Damals waren alle für die sozialen Hilfen an die Familien und für den Schutz von Mutter und Kind; sowohl die Aktionsgemeinschaften «Ja zum Leben» und «Helfen statt töten» als auch die Anhänger der Fristenregelung, um nur die grossen Gruppierungen zu nennen.

Im Nachgang folgte die Volksinitiative «Schutz der Mutterschaft», die nun der parlamentarischen Initiative zum Verhängnis werden soll, denn meine in der damaligen Kommission angemeldeten Befürchtungen haben sich als realistisch erwiesen. Mit dem mit 9 zu 8 Stimmen erfolgten Kommissionsentscheid von 1979, die Weiterberatung der Initiative Nanchen bis zur Behandlung der Volksinitiative aufzuschieben, erfährt diese parlamentarische Initiative eine Behandlung, die sie nicht verdient. Die heutige Kommission lehnt sie ebenso deutlich ab wie die Volksinitiative. Dabei ist aus dem schriftlichen Bericht der Kommission nicht ersichtlich, ob die über die Mutterschutzinitiative hinausgehenden

## **Stärkung der Wirtschaft. Massnahmen**

## **Renforcement de l'économie. Mesures**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1983 - 15:00
Date	
Data	
Seite	452-457
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 302

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.