

Ihre konkrete Frage zum Aktienrecht: Sie wissen, dass die Botschaft über das Aktienrecht am 23. Februar dieses Jahres verabschiedet wurde. Die parlamentarischen Kommissionen sind gebildet. Die Frage der Befriedigung der spezifischen Informationsbedürfnisse der Beschäftigten kann jedoch nicht allein im Rahmen des Aktienrechts gelöst werden. Ich möchte hier keine falschen Hoffnungen wecken. Sie muss im Zusammenhang mit der Betriebssituation selbst, mit dem Gespräch zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer gesehen und gewertet werden. Und hier ist vielleicht die Arbeit der Expertenkommission, die zurzeit an einem Gesetzesentwurf über die Mitbestimmung auf betrieblicher Ebene nachdenkt – ein Entwurf, der wahrscheinlich Ende 1983 an die zuständige Nationalratskommission gehen wird – von besonderer Bedeutung.

Eine Waggonfabrik unterscheidet sich von anderen Unternehmen dadurch, dass öffentliche Transportunternehmen ihre hauptsächlichsten Auftraggeber sind. Von verschiedener Seite – ich erinnere an unsere Debatten über das Wirtschaftsprogramm – wurde auf die Notwendigkeit eines Kapazitätsabbaues hingewiesen. Sie können langfristig dort, wo ein Kapazitätsüberhang besteht, nicht einfach so tun, als ob er nicht bestünde. Und die hier in Frage stehenden Fabriken haben das sehr wohl zur Kenntnis genommen. Zur Frage zusätzlicher Aufträge, die den Weiterbestand sichern sollen, muss ich folgendes bemerken:

Die SWS beschäftigt rund einen Viertel bis einen Drittel ihrer Arbeitnehmer im Waggonbau. Der Schliessungsentscheid ist auf die unbefriedigende Auftrags- und Ertragslage im Gesamtunternehmen zurückgeführt worden. Mehr Aufträge im Waggonbau würden die Probleme in anderen Bereichen des gleichen Unternehmens noch nicht zum Verschwinden bringen. Aufgrund eines Abkommens aus dem Jahre 1981 der Waggonfabriken Schindler Pratteln, Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Schindler Schlieren hat sich die letztere auf Revisionen und den Bau von Komponenten spezialisiert. Dieses Abkommen war eine Antwort auf die Appelle der öffentlichen Hand, die diese Spezialisierung anstrebten und unterstützten. Mit zusätzlichen Bestellungen von Einheitswagen EW IV könnte die Beschäftigung in dieser Fabrik nicht nachhaltig, sondern nur auf relativ kurze Zeit stimuliert werden. Im Beschäftigungsprogramm haben Sie Rollmaterialbeschaffungen im Umfang von 70,4 Millionen Franken sowie Revisionen von SBB-Wagen im Betrag von 2,5 Millionen Franken aufgenommen. Ein Teil dieser Aufträge geht auch nach Schlieren. Damit kann eine, wenn auch bescheidene Hilfe in der Übergangsphase gewährt werden.

Die Frage zusätzlicher Aufträge ist aber doch in erster Linie unter dem Aspekt «Bedarf, ja oder nein?» zu prüfen. Und Sie haben darüber diskutiert und Entscheide gefällt in der Märzsession. Ich erinnere an die verschiedenen Vorstösse, die damals behandelt wurden.

Die Aufträge aus dem Beschaffungsprogramm werden mit anderen Worten dazu beitragen, die Verhandlungen über den Zeitpunkt der Unternehmensschliessung zu erleichtern. In der Zwischenzeit wurde eine Arbeitsgruppe «Offene Planung» eingesetzt. Unter der Leitung von Schindler prüfen Gewerkschaften sowie die Behörden des Kantons Zürich und der Stadt Schlieren die Möglichkeiten zum Aufbau neuer Arbeitsplätze auf dem freiwerdenden Werkareal.

Nach einer ersten Grobstudie gibt sich diese Arbeitsgruppe zuversichtlich; das scheint mir bedeutsam. Und vor kurzem haben demzufolge der Regierungsrat des Kantons Zürich, der ja hier auch vertreten ist, sowie Schindler Management AG und Schindler selbst wie auch der Stadtrat von Schlieren einer solchen Weiterbearbeitung der Projekte zugestimmt. Neben verschiedenen Zusicherungen des Schindler-Konzerns über den Auslaufplan und die Entlassungen enthält die Vereinbarung die Aufhebung des Boykotts, den der Regierungsrat von Zürich seinerzeit über die Firma Schindler verhängt hatte.

Auch wenn die Schliessung Schlierens für die betroffenen Arbeitnehmer damit zur schmerzlichen Tatsache geworden ist, haben die Verhandlungsergebnisse gezeigt, dass trag-

bare Lösungen gemeinsam gefunden werden können. Der Bundesrat nimmt im Rahmen seiner Möglichkeiten an diesem Geschehen Anteil. Er will, wie ich es am Beispiel der Arbeitslosenversicherung zeigte, nicht nur reden, sondern auch handeln. Ich hoffe, dass die partnerschaftlichen Dreiecksverhandlungen Stadt-Kanton-Schindler-Konzern im Interesse der Betroffenen zu guten Ergebnissen führen.

Herczog: Ich möchte Ihnen beliebt machen, Diskussion zu beschliessen. Es liegt ja auch noch eine Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion vor. Es scheint mir merkwürdig zu sein, wenn ich auf diese Antwort, die mir Herr Bundesrat Furgler gegeben hat, jetzt einfach erkläre «befriedigt teilweise», «befriedigt halbweise» oder «nicht befriedigt», nur weil man sich nicht materiell zur Antwort äussern kann. Ich bitte Sie also, Diskussion zu beschliessen, und zwar auch für die Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion.

Le président: M. Herczog demande la discussion au sujet de son interpellation; nous votons sur cette proposition. Dans tous les cas, cette discussion serait reportée, car le groupe socialiste a présenté une interpellation sur un objet semblable. Je pense alors que la discussion devrait avoir lieu au sujet des deux interpellations et un autre jour.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Herczog	33 Stimmen
Dagegen	55 Stimmen

Herczog: Ich möchte Ihnen noch erklären, dass wir nicht befriedigt sind, aber es wird immer ein Geheimnis bleiben, weswegen. *(Heiterkeit)*

83.438

**Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion
Waggon-Industrie Schlieren.**

Überbrückungsaufträge

Interpellation du groupe socialiste

Fabrique de wagons de Schlieren.

Commandes destinées à surmonter les difficultés actuelles

Wortlaut der Interpellation vom 7. Juni 1983

Die Schindler Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren soll nach Absicht der Schindler-Holding in zwei Jahren geschlossen werden. Es besteht die Gefahr, dass wegen einer vorübergehenden Auftragsflaute in der ersten Hälfte der achtziger Jahre Kapazitäten in der Waggon-Industrie abgebaut werden, die nach 1985 wegen der in Aussicht gestellten Grossaufträge wieder ausgelastet werden könnten (Zürcher Tram 2000, Zürcher S-Bahn, Privatbahnen, Hochgeschwindigkeitszüge).

Nach verbreiteter Auffassung haben die schweizerischen Bahnen zum Teil sehr überaltertes Rollmaterial, das revisionsbedürftig ist oder nach dem Umbau anderweitig eingesetzt werden könnte. Die Auftragserteilung für solche Revisionen könnte unter Umständen dazu dienen, die Schliessung des Werkes Schlieren zu verhindern.

Der Bundesrat wird deshalb um Auskunft gebeten:

1. Ist der Bundesrat bereit, seine guten Dienste zur Verfügung zu stellen, um zusammen mit den kantonalen und kommunalen Behörden nach Lösungen zu suchen, welche es ermöglichen, den Schliessungsentscheid rückgängig zu machen?

2. Welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat, innert Jahresfrist Überbrückungsaufträge für die Revision und Umbau von SBB-Rollmaterial in die Wege zu leiten? (z. B. Umbau von SBB-Einheitswagen I zu Steuerwagen, Modernisierung von Leichtstahlwagen zu moderneren Personenwagen für Regional- und Pendelzüge usw.)

In welchem Ausmass wären solche Aufträge mit besonderer Beschäftigungswirkung für Schlieren möglich?

3. Welche Möglichkeiten der Bestellung von zusätzlichen Einheitswagen IV bestehen für die SBB, und zwar über das heute bestellte Auftragsvolumen hinaus?

4. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die vom EVD gegenüber den SBB geltend gemachte Empfehlung (30 Prozent der Aufträge für wirtschaftlich schwache Gebiete) vorübergehend auch auf die Wagonfabrik Schlieren ausgedehnt werden sollte?

Texte de l'interpellation du 7 juin 1983

La société holding Schindler a l'intention de fermer dans deux ans la Fabrique de wagons et d'ascenseurs de Schlieren. A cause d'une baisse temporaire des commandes au cours de la première moitié des années huitante, on risque de réduire la capacité de production dans l'industrie des wagons, capacité qui pourrait de nouveau être utilisée en plein dès 1985, en raison des grosses commandes en vue (tram 2000 de Zurich, réseau express de la région de Zurich, chemins de fer privés, trains à grande vitesse).

De l'avis général, le matériel roulant des chemins de fer suisses est parfois très désuet et aurait besoin d'être révisé ou pourrait, après transformation, être utilisé à d'autres fins. En passant des commandes pour de telles révisions, on pourrait éventuellement éviter la fermeture de l'usine de Schlieren.

Etant donné ce qui précède, le Conseil fédéral est prié de fournir les renseignements suivants:

1. Est-il prêt à proposer ses bons offices afin que l'on puisse, en collaboration avec les autorités cantonales et communales, rechercher des solutions qui permettent à la société Schindler de revenir sur sa décision de fermer cette usine?

2. Le Conseil fédéral voit-il une possibilité de faire préparer par les CFF, d'ici un an, des commandes portant sur la révision et la transformation de matériel roulant (p. ex. transformation des voitures unifiées du type I en voitures pilotes, modernisation de voitures légères en voitures pour les trains régionaux et les trains-navette, etc.), ce qui permettrait de surmonter les difficultés actuelles?

Dans quelle mesure serait-il possible de passer de telles commandes, qui auraient un effet important sur l'emploi dans les usines de Schlieren?

3. Les CFF pourraient-ils passer des commandes pour des voitures unifiées du type IV, en plus du nombre prévu?

4. Le Conseil fédéral n'est-il pas de l'avis qu'il conviendrait de mettre temporairement la fabrique de wagons de Schlieren au bénéfice de la recommandation faite aux CFF par le Département fédéral de l'économie publique (30 pour cent des commandes en faveur des régions économiquement faibles)?

Affolter: Der Beschluss der Schindler Holding, die Wagonfabrik Schlieren stillzulegen, hat landesweit Empörung und Betroffenheit ausgelöst. Betriebsschliessungen sind zwar leider an der Tagesordnung, aber es ist das erste Mal, dass ein gutflorierendes schweizerisches Unternehmen eines seiner Werke von dieser Grösse schliesst und damit personelle, regionale und soziale Probleme in diesem Ausmass auslöst. Wegen mangelnder Bestimmungen im Aktienrecht und Unternehmungsrecht ist die von der Schindler Holding behauptete betriebswirtschaftliche Begründung nicht kontrollierbar. Die Unternehmungszahlen bleiben im dunklen. Wir können nur feststellen, dass Schindler 1982 einen um 45 Prozent höheren Gewinn versteuert hat, die Aktionäre die gleich hohen Dividenden ausbezahlt erhielten, während den Arbeitnehmern in der Wagi Schlieren der Arbeitsplatz weg-

rasiert wird, übrigens Arbeitnehmer, die in den vergangenen Jahren immer wieder Opfer gebracht haben zur Erhaltung ihrer Arbeitsplätze, zum Beispiel durch den Verzicht auf den vollen Teuerungsausgleich.

Die Frage, ob die Schindler-Werke geschlossen oder durch Überbrückungsaufträge gerettet werden, ist nicht eine technische, sondern eine politische Frage. Technisch gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Schindler Wagons- und Aufzügefabrik in Schlieren durch sinnvolle und ab sofort realisierbare Aufträge weiterzuführen. Es ist nur eine Frage des politischen Willens, ob durch die Auftragsvergabepolitik des Bundes bzw. der SBB Schlieren weiterbestehen soll oder nicht. Es ist unhaltbar, dass nach allgemeiner Auffassung das Rollmaterial des öffentlichen Verkehrs dringend erneuerungsbedürftig ist, während gleichzeitig Kapazitäten in der Waggon-Erneuerungsindustrie brachliegen und qualifiziertes Personal arbeitslos gemacht wird. Dieser politische Missstand braucht eine politische Antwort. Die SP-Fraktion fordert von den Bundesbehörden sofort die Prüfung von Überbrückungsaufträgen im Waggonbau und in der Erneuerung von Eisenbahnwagen. Solche Überbrückungsaufträge sollen Kapazitäten auslasten, bis die Waggonindustrie in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre die vorgesehenen Grossaufträge erhält: Zürcher S-Bahn, Zürich-Tram 2000 und Privatbahnaufträge.

Unter den realisierbaren Massnahmen sehen wir folgende Möglichkeiten, die wir dem Bundesrat zur Prüfung unterbreiten. Wir schlagen vor: Umbau von 100 älteren SBB-Einheitswagen, EW I genannt, zu sogenannten Steuerwagen. Die SBB brauchen in den nächsten Jahren und längerfristig diese 100 Steuerwagen hauptsächlich für den Regionalverkehr. (Sie haben auch hier einen Leistungsauftrag beschlossen, der die SBB zum rationellen Betrieb anhält, und hier ist eine Massnahme davon die Bildung von Pendelzügen.) Mit dieser Massnahme – 100 Steuerwagen – wäre eine Beschäftigung von etwa 750 Mannjahren auslösbar.

Ein zweiter Vorschlag wäre: Umbau von bis zu 200 älteren SBB-Leichtstahlwagen zu modernisierten Personenwagen für Regionalzüge und für die Zürcher S-Bahn. Dies könnte schätzungsweise weitere 1250 Mannjahre Beschäftigung auslösen, wovon über zwei Drittel in Schlieren. Diese von mir jetzt genannten zwei Vorschläge beziehen sich auf die Frage 2 unserer Fraktionsinterpellation.

Im weiteren schlagen wir vor: Vorübergehender Einbezug der Schindler-Werke Schlieren in die Kategorie der wirtschaftlich schwachen Gebiete, damit Schlieren Aufträge aus jenem 30-Prozent-Anteil an SBB-Aufträgen erhält, den die Waggonindustrie gemäss heutigen Empfehlungen des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements in wirtschaftlich schwachen Regionen placieren muss.

Dies zur Interpellationsfrage Nummer 4 – und diese Forderung mag für die Region Zürich paradox erscheinen –: Es besteht in dieser Region ein Strukturproblem, indem die Zahl der Arbeitsplätze im industriell-gewerblichen Bereich immer stärker zurückgeht und das Wachstum des Dienstleistungssektors zu einer wirtschaftlichen Monokultur werden könnte. Die beste Kopfarbeit nützt uns nämlich nichts, wenn das handwerkliche Können und das Geschick nicht erhalten und gefördert werden.

Zur Frage 1 unserer Interpellation möchte ich nach den Ausführungen von Bundesrat Furgler ihn geradezu auffordern, aufgrund der von ihm genannten Vereinbarung, die in Schlieren mit dem Kanton und allen Beteiligten geschlossen wurde, jetzt aktiv zu werden, um dieser Waggonindustrie Überbrückungsaufträge zu geben. In dieser Vereinbarung ist nämlich enthalten: eine Beschäftigungsgarantie im Wagonbau bis Ende 1985 mit einer Klausel, die bei erneuter Bestellung bzw. einer Vermehrung des Auftragsbestandes eine Weiterführung des Waggonbereichs ermöglichen würde. Daher bitte ich Sie, Herr Bundesrat, dass alle nötigen Schritte unternommen werden, damit kurzfristig die von uns vorgeschlagenen Überbrückungsmassnahmen realisiert werden können.

In einem ersten Anlauf sind solche Überbrückungsmassnahmen in unserem Parlament nicht durchgegangen. Ich erin-

nere Sie, dass auf Druck des Ständerates im Dezember 1982 ein Auftrag für die Revision von 40 SBB-Waggons – Kosten etwa 9 bis 10 Millionen Franken – für Schindler gestrichen wurde, obschon der Nationalrat diesem Auftrag zweimal zugestimmt hatte. Wir sind nämlich der Auffassung, dass die rein betriebswirtschaftliche Begründung einer Betriebschliessung und von Entlassungen nicht hingenommen werden kann. Es braucht gesamtgesellschaftliche Erwägungen. Es kommt billiger zu stehen, das Geld für neue volkswirtschaftliche und ökologisch sinnvolle Aufträge einzusetzen, als es in Form von Arbeitslosenversicherungen zu verteilen. Diese Überlegung muss auch wegleitend sein für den Bund.

Die Finanzierung ist immer eine Schlüsselfrage bei Forderungen, die wir an den Bund stellen. Wir schlagen Ihnen in der Folge unserer Überlegungen hier folgende Prinzipien vor:

Die SBB sollen nicht als Milchkuh für Beschäftigungsmassnahmen missbraucht werden, d.h. die betriebswirtschaftliche Führung der SBB im Rahmen des Leistungsauftrages soll nicht tangiert werden. Was Revisionsaufträge für Schlieren allenfalls mehr kosten sollten als der Waggonsneubau, soll vom Bund bezahlt und aufs Konto «Konjunkturmassnahmen» verbucht werden. Wo die SBB über das betriebswirtschaftliche Kalkül hinaus zusätzliche Aufträge vergeben, soll der Bund als Beschaffungsmassnahme bezahler. Vergleicht man die zusätzlichen Ausgaben des Bundes für Beschäftigung mit den sozialen Kosten der Arbeitslosigkeit, die der öffentlichen Hand anfallen, so erweisen sich diese Ausgaben als gerechtfertigt.

Unsere Schlussbemerkung enthält die Feststellung, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs von nationaler Priorität ist. Diese Priorität erhält zunehmend eine neue Dimension, indem wir mit der Luftverunreinigung kämpfen, indem wir vor dem Phänomen Waldsterben stehen und vor der Tatsache, dass die Menschen heute unter dem Verkehrslärm stark leiden. Um einen wirksamen Beitrag zur Verbesserung der Luft und damit zur Eindämmung des Waldsterbens zu leisten, sollten wir Alternativen anbieten, damit die Verkehrsbewegungen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel vollzogen werden können. Wir sollten nicht statt dessen den Automobilisten mit moralisierenden Parolen belasten.

Auch im Parlament ist in der Debatte vom Dezember 1982 die Erneuerung des Rollmaterials von allen Seiten gefordert worden. Seit einem Jahrzehnt wird in den Schienenverkehr fünfmal weniger investiert als in den Strassenverkehr. Die Zeit ist gekommen, dass dieses Verhältnis zugunsten der Schiene verbessert wird. Mit Investitionen in die Bahn lassen sich zwei Ziele auf einmal verwirklichen, nämlich Umweltschutz und Schaffung von Arbeitsplätzen.

In diesem Sinne bitte ich den Bundesrat, aktiv zu werden.

Bundesrat Furgler: Wie ich in der Beantwortung der Interpellation des Herrn Herzog und gestern von Frau Lieberherr im Ständerat sagen konnte, beschäftigt sich der Bundesrat einlässlich mit allen Problemen, die mit der Schliessung dieses Unternehmens, vor allem aber mit der Wirtschaftslage, die sie verursacht hat, zusammenhängen. Ich möchte nicht wiederholen, was ich vor einer halben Stunde gesagt habe. Aber ich darf ergänzend auf ein paar Punkte, die soeben von Herrn Affolter dargestellt worden sind, eingehen.

Dass wir (Ihre erste Frage) bereit sind, überall dort einzugreifen, wo wir partnerschaftlich mit einer Kantonsregierung auch etwas zu leisten vermögen, ist eine Selbstverständlichkeit. Ich füge aber sofort bei: Die Tätigkeit der erwähnten Arbeitsgruppe sowie die Absprache zwischen der Regierung des Kantons Zürich, den Behörden der Stadt Schlieren und den im Betrieb direkt engagierten Arbeitgebern und Arbeitnehmern scheinen eine Direktintervention des Bundes zu dieser Frage im Moment nicht nötig zu machen. Unseren Erfahrungen und Informationen zufolge haben die letzten Direktabsprachen doch so viel an Resultaten gezeitigt, dass man mit etwas grösserer Hoffnung in die Endphase eintritt. Aber ich möchte vor Illusionen warnen, weil ich nicht

glaube, dass der Schliessungsentscheid auf diese Weise rückgängig gemacht werden kann. Und das ist ja die Grundfrage der ersten Ziffer in Ihrer Interpellation. Die Schliessungsfolgen können besser aufgefangen bzw. zeitlich hinausgeschoben werden, etwa mit Zusatzaufträgen, wie den von Ihnen im März beschlossenen. Ob zusätzliche Aufträge kommen, werde ich sofort beantworten. Soviel zur ersten Frage.

Die zweite Frage: die Überbrückungsaufträge. Ich darf noch einmal daran erinnern, dass die interne Absprache unter den Waggons fabrizierenden Firmen in Pratteln, Neuhausen, Schlieren – Sie müssen zum Teil auch die Ateliers de Vevey und die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein miteinbeziehen – seit mehreren Jahren eindeutig erkennen liess, dass ein enormer Kapazitätsüberhang besteht. Und wo immer Sie einen Kapazitätsüberhang feststellen, wird aus wirtschaftlicher Notwendigkeit heraus ein Abbau erfolgen müssen, wenn Sie nicht ununterbrochen Geld nachschies sen wollen. Da sind zwei Beispiele ausserhalb unseres Landes zu nennen, damit Sie mich sofort verstehen: Denken Sie an den Stahlbau, weltweit, oder denken Sie an die Werften, vor allem in unseren Nachbarstaaten. Dort treffen Sie auf ein ähnliches Phänomen: Riesige Kapazitätsüberhänge! Wenn die nicht abgebaut werden und wenn man nicht neue Kapazitäten für andere Aufträge findet, wirft man schlicht und einfach endlos Geld hinein. Im Bereich des Stahls waren es rund 75 Milliarden nur in der Zeit von 1975 bis 1982, ohne dass eine eigentliche Erholung stattgefunden hätte!

Soweit die ausländischen Beispiele. Ich werte die soeben geschilderte Abmachung aus dem Jahre 1981 zwischen den Waggonfabriken als klare Massnahme, um untereinander noch das Bestmögliche zu tun, bis der Kapazitätsüberhang abgebaut ist. Sie wissen, dass Schindler in diesem Zusammenhang in Schlieren die Revisionen und den Bau von Komponenten übernommen hat, ohne Beeinflussung von seiten der Regierung des Kantons oder des Bundes. Mit nur Schindler Schlieren betreffenden Massnahmen würde man diese Absprachen mit den anderen Werken ignorieren. Darin läge auch nicht die Gesamtlösung des Kapazitätsüberhangproblems. Es liegt mir sehr viel daran, diese wirtschaftlichen Zusammenhänge in aller Offenheit aufzuzeigen.

Wenn wir also beispielsweise die Einheitswagen E IV, über die wir ja im März miteinander gesprochen haben, einbringen – im Sinne einer Arbeitshypothese –, dann kann die Beschäftigung in Schlieren wohl auf kurze Zeit, aber nicht nachhaltig korrigiert werden.

Damit komme ich nun zu einer zweiten, sehr bedeutsamen Frage. Wer entscheidet über den Bedarf, und wer bezahlt? Grundvoraussetzung für eine sinnvolle Aktion muss doch ein echter, ausgewiesener Bedarf sein. Ich bin froh, dass Sie, als ein ausgesprochener Spezialist im Bereich des öffentlichen Verkehrs, in diesem Gespräch das Wort ergriffen haben. Ich nehme Ihnen ab, dass Sie im Bereich der SBB sehr viel wissen. Auch Ihre Betrachtungen über die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs sind wertvoll, weil uns – Bundesrat und Parlament – die Lösung der diesbezüglichen Fragen in den nächsten Jahren viel abverlangen wird. Ich möchte jedoch, dass die SBB ihrerseits mit Bezug auf die Bedarfsfrage dem zuständigen Departement und damit dem Bundesrat gegenüber ganz klar sagen, was sie für einen sinnvollen Ausbau ihres Unternehmens brauchen, sonst wird ja der Leistungsauftrag – ich möchte fast sagen – aus den Angeln gehoben. Was an Bedarf ausgewiesen ist, muss alsdann unter dem Aspekt «können wir es bezahlen; wenn ja, innert welcher Frist?» geprüft werden. Da haben Sie nun einen Gedanken eingebracht, den ich gerne weiter überlegen werde, mit meinen Kollegen zusammen; doch mache ich auf folgendes aufmerksam:

Ausgehend von Ihrer Arbeitshypothese, es bestehe Bedarf – ich nehme das mit Ihnen als vorausgesetzt an –, sagen Sie: Gut, was dann die Unternehmensleitung als zum Leistungsauftrag gehörig erklärt, hat sie zu bezahlen, alles andere hat der Bundesrat über spezielle Konjunkturmassnahmen zu erbringen. Das kann nur dann sinnvoll sein, wenn eben auch die den Leistungsauftrag nach Ihrer Interpretation überstei-

genden Bestellungen aus der Unternehmensstruktur heraus nötig sind. Sonst müssten wir ja allen anderen Unternehmungen aus dem reichen Korb der Mutter Helvetia(!) ebenfalls austeilen.

Ich hoffe, mich deutlich ausgedrückt zu haben. Die Frage, die Sie selbst einbringen, richtet sich an die SBB und muss im wesentlichen lauten: Was ist für den sinnvollen Ausbau der SBB an Bestellungen im Waggonbereich nötig? Ich glaube, nur so kann das Problem richtig gelöst werden; sonst beginnen wir eine Grauzone zu akzeptieren, die ich weder Ihnen noch uns anempfehlen möchte.

Beim Beschäftigungsprogramm, das ich Ihnen als Teil der wirtschaftlichen Massnahmen unterbreiten durfte, haben Sie dieses Frühjahr ja miterlebt, dass die SBB es mit dem Hinweis auf den Leistungsauftrag ablehnten, die zusätzlichen Beschaffungen, die manche von Ihnen schon damals empfohlen haben, zu akzeptieren.

Ich komme auf diese Frage ein letztes Mal zu sprechen. Sie selbst haben eine Motion beschlossen – und zwar anlässlich der Beratungen der Massnahmen zur Stärkung der schweizerischen Wirtschaft – die lautete, die Bedürfnisfrage sei zusammen mit der Botschaft zum SBB-Voranschlag 1984 abzuklären. Mit anderen Worten: Diese Ihre wichtige Frage aus der vorliegenden Interpellation wird bei der Budgetberatung im Dezember das Parlament erneut beschäftigen. Ich finde es fair, wenn ich vor dem Vorliegen der Ergebnisse der diesbezüglichen Studien hier erkläre: Bitte, warten wir bis zum Dezember. Wollte ich Ihnen jetzt schon etwas sagen, wäre es nur unvollständig. Ich hoffe damit, auch der Zielrichtung Ihrer Interpellation besser zu entsprechen.

Die Aufträge, die wir aus dem Beschäftigungsprogramm bereits erteilen konnten, erleichtern die schwierige Lage etwas, führen aber nicht dazu, dass die Betriebsschliessung rückgängig gemacht werden könnte. Was ich bereits in der Interpellationsantwort an Herrn Herzog in bezug auf Arbeitslosenversicherung und diesbezügliche Finanzhilfe sagte, wird weiterhin geschehen. Ich nehme aufgrund Ihrer Interpellation den ganzen Fragenkreis «Schlieren» noch einmal an die Regierung zurück; wenn wir ergänzende Aussagen zu machen hätten, würde ich sie selbst oder durch meinen Partner im Verkehrsdepartement den direkt Betroffenen so rasch als möglich übermitteln.

Affolter: Es geht mir wie Herrn Herzog. Es ist natürlich schwierig zu sagen, ob man befriedigt oder teilweise befriedigt sei. Nach dem letzten Satz, den der Herr Bundesrat ausgesprochen hat, möchte ich erklären: Teilweise bin ich befriedigt, wenn der Rat zugleich auf meinen Antrag auf Diskussion der Interpellation eingeht. Was die grundsätzlichen Fragen betrifft, die wir aufgeworfen haben – sei es in bezug auf das Werk Schlieren und damit verbundene Mechanismen in unserem Wirtschaftsgeschehen, sei es verbunden mit verkehrspolitischen, ökologischen und wirtschaftspolitischen Fragen –, glaube ich sagen zu können: ich bin teilweise befriedigt. Aber ich stelle den Antrag auf Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	39 Stimmen
Dagegen	33 Stimmen

M. Bonnard: Nous venons de prendre une décision qui consiste à accepter la discussion au sujet de l'interpellation du groupe socialiste. Je propose que nous revenions sur la décision précédente concernant l'interpellation de M. Herzog. Il me paraît que les deux interventions soulèvent exactement les mêmes problèmes et que nous ne pouvons pas décider la discussion dans un cas et la refuser dans l'autre.

Le président: Conformément à la proposition de M. Bonnard, nous allons procéder à un nouveau vote sur l'ouverture de la discussion touchant l'interpellation du groupe du PdT/PSA/POCH.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bonnard	offensichtliche Mehrheit
------------------------	--------------------------

Le président: La discussion aura lieu au cours d'une prochaine séance.

Schluss der Sitzung um 13.10 Uhr

La séance est levée à 13 h 10

Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Waggon-Industrie Schlieren. Überbrückungsaufträge

Interpellation du groupe socialiste Fabrique de wagons de Schlieren. Commandes destinées à surmonter les difficultés actuelles

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.438
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1156-1159
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 765

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.