

83.444

Interpellation Lieberherr**Waggons-Industrie Schlieren. Überbrückungsauftrag****Fabrique de wagons de Schlieren. Commandes destinées à surmonter la période transitoire***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 Waggonindustrie 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 überaltetes 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. 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?
2. Welche Möglichkeiten für Bestellung von zusätzlichen Einheitswagen IV bestehen für die SBB, und zwar über das heute bestellte Auftragsvolumen hinaus?
3. Welche Finanzierungsbeihilfen durch den Bund gedenkt der Bundesrat im Rahmen einer überbrückenden Beschäftigungsmassnahme in Aussicht zu nehmen?
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 80, 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. 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?

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

3. Quel genre d'aide le gouvernement prévoit-il d'accorder dans le cadre d'une opération destinée à sauver l'emploi pendant la période critique?

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)?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Belser, Bühner, Donzé, Gassmann, Meylan, Miville, Piller, Weber (8)

Frau **Lieberherr**: Ich habe diese Interpellation seinerzeit eingereicht, als die Wagonfabrik Schlieren mit ihrer Entscheidung, den Betrieb zu schliessen, nicht nur das Personal und dessen Verband, sondern die ganze Gemeinde Schlieren, den Kanton Zürich und insbesondere auch die Stadt Zürich schockierte. Die Stadt Zürich pflegt seit Jahrzehnten mit Schlieren intensive Kontakte. Die Einrichtungen des Gaswerkes funktionierten über Jahrzehnte hinweg in dieser Gemeinde, und die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich waren seit jeher ein nicht zu unterschätzender Auftraggeber für die Wagonfabrik Schlieren.

In der Zwischenzeit sind die Waggons leider abgefahren, die Weichen wurden anders gestellt, und es wäre müssig, heute noch das sagen zu wollen, was ich damals gerne geäussert hätte, wenn meine Interpellation, wie gewünscht, als dringlich erklärt worden wäre. Boykotte wurden seither ausgesprochen und wieder aufgehoben und zurückgehaltene Aufträge schliesslich doch erteilt. Sicher nicht unwesentlich unter dem Druck der Öffentlichkeit wurde zwischen dem Schindler-Management AG und der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren einerseits und dem Stadtrat Schlieren andererseits am 31. August 1983 eine Vereinbarung abgeschlossen, in welcher das weitere Vorgehen und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit der geplanten Schliessung des Werkes Schlieren geregelt wurden. Diese Übereinkunft hat dann den Stadtrat von Zürich auch bewogen, eine grössere Vergabung von Rollmaterial für die Verkehrsbetriebe, wie ursprünglich vorgesehen, an die Schindler-Waggon AG Pratteln, die SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen) und an die BBC (Brown, Boveri & Co. Baden-Oerlikon) zu tätigen.

Die Schliessung des Schlierener Betriebes hat nicht nur einen grossen Verlust von Arbeitsplätzen für Schlieren und Umgebung zur Folge, sondern auch ein weiteres Schrumpfen des Arbeitsplatzangebotes im Produktionssektor. Die Wirtschaft im Einflussbereich von Zürich richtet sich je länger desto mehr auf den Tertiärsektor aus, was einer wünschbaren Diversifikation entgegenläuft. Ein grosses Potential technisch orientierter Arbeitskräfte wird, sofern sie aus familiären Gründen nicht über die nötige Mobilität verfügen, artfremd beschäftigt werden müssen. Das wird für viele Mitarbeiter einen finanziellen und auch einen sozialen Abstieg bedeuten. Für rund 310 Mitarbeiter sind voraussichtlich neue Arbeitsplätze zu suchen. Die Art und Weise, wie die Schindler-Konzernleitung die Schliessung des Betriebes in Schlieren an die Hand nahm, musste allgemein befremden. Noch im Jahresbericht 1982 des Verwaltungsrates der Schindler-Holding AG für die am 9. Juni 1983 vorge-sehene Generalversammlung war offenbar mit Genugtuung festgestellt worden, dass gleichzeitig mit einer Erhöhung des Umsatzes von nahezu 12 Prozent eine nochmalige Verbesserung der Ertragslage habe erzielt werden können, übertreffe doch der Konzerngewinn von 41 Millionen Fran-

ken den Vorjahreswert um 32,7 Prozent. Aus dem letztjährigen Ergebnis solle deshalb eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende an die Aktionäre ausgerichtet werden. Der Stadtrat von Zürich hat dann auch an seiner Sitzung vom 18. Mai 1983 mit grossem Befremden von der Absicht der Schindler-Konzernleitung, den Betrieb in Schlieren zu schliessen, Kenntnis genommen.

In einem Pressecommuniqué hat er darauf hingewiesen, dass die Region Zürich ein vitales Interesse an der Erhaltung des industriellen Sektors habe, und er erwarte von der Leitung des Konzerns, dass sie ihren Entscheid nochmals überprüfe. Für ihren Entscheid machte die Wagonfabrik Schlieren strukturpolitische Überlegungen geltend. Dies mag, wirtschaftlich gesehen, gerechtfertigt sein. Ob es politisch tragbar ist, dass eine international ausgerichtete Unternehmung derart massiv in die Bereiche der Produktionsstrukturen eingreift, ist allerdings eine andere Frage.

Beim Produkt der Wagonfabrik handelt es sich ja nicht um irgend ein Konsumgut. Es ist ein Produkt, das im Sektor des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle spielt. Es kann uns nicht gleichgültig sein, ob und wer Innovationsarbeit leistet. Es ist bedauerlich, dass man auf die Forderung der SP-Schweiz, Überbrückungsaufträge im Waggonbau und in der Erneuerung der Eisenbahnwagen zu erteilen, um das Werk Schlieren zu retten, nicht eingetreten ist. Ein entsprechender Antrag wurde unsererseits bereits bei der Behandlung des Budgets 1983 im Rate hier gestellt. Man ging dabei von der Überzeugung aus, Überbrückungsaufträge könnten Kapazitäten auslasten, bis die Waggonindustrie in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre die vorgesehenen Grossaufträge erhält, nämlich unter anderen diejenigen für die Zürcher S-Bahn. Wirtschaftliche Entscheidungen dieser Dimension können nicht Privatsache sein. Sie stossen stark in öffentliche Interessen hinein. Im Falle der Wagonfabrik Schlieren war das Vorgehen sicher nicht richtig. Ein stärkeres öffentliches Engagement wäre nicht nur wünschbar, sondern absolut notwendig gewesen.

Ich bitte den Bundesrat, im Rahmen seiner Wirtschaftspolitik sowohl auf die Erhaltung von Arbeitsplätzen als auch auf die Förderung guter Wettbewerbsverhältnisse im Sektor der Angebote für die öffentliche Hand grössten Wert zu legen.

Bundesrat Furgler: Gründung und Schliessung von Unternehmen gehören zu den Wesensmerkmalen unserer wettbewerbsorientierten Wirtschaftsordnung, wobei jede Schliessung enorme menschliche, soziale Probleme mit sich bringt, wie wir alle wissen – deshalb auch die dieser Sorge entsprechende Interpellation von Frau Lieberherr.

Soll die Forderung nach verstärkter struktureller Anpassung an die sich rasch wandelnden Umweltbedingungen nicht eine theoretische Aussage, ein Lippenbekenntnis bleiben, dann können Umstellungen, Veränderungen in der Industrielwelt – in Extremfällen auch Betriebsschliessungen – nicht von Staates wegen grundsätzlich abgelehnt oder verhindert werden. Sie sind in der Regel – ich wiederhole es – für die Betroffenen mit wirtschaftlichen und sozialen Härten verbunden, die es im Rahmen des Möglichen zu mildern gilt. Deshalb möchte ich sagen: Wenn in einer Wirtschaftsordnung, wie wir sie kennen, Betriebsschliessungen möglich bleiben, dann steht als Korrelat dazu die Verpflichtung der Unternehmer, die nachteiligen Folgen von Betriebsschliessungen und Entlassungen nach Möglichkeit zu mildern sowie die Wiedereingliederung der Entlassenen zu fördern. Im vorliegenden Fall stellen wir fest, dass die Vertragspartner untereinander solche Vereinbarungen getroffen haben und weiterhin im Einvernehmen mit dem Kanton und der Stadt, den Gewerkschaften und allen Beteiligten nach Verbesserungen zum Auffangen der soeben erwähnten Härten suchen. Zum Abbau der Schwierigkeiten tragen auch staatliche Leistungen bei. So sollen die Arbeitslosenversicherung und andere finanzielle Beihilfen die einkommensseitigen Schwierigkeiten überbrücken helfen. Mit der Arbeitsvermittlung, der ich ein grosses Gewicht gebe, muss sodann versucht werden, die Dauer der Arbeitslosigkeit zu reduzieren und den freigestellten Arbeitnehmern zu neuen Beschäfti-

gungsmöglichkeiten zu verhelfen. Der Bundesrat ist sich sehr wohl bewusst, dass damit lediglich die finanzielle Seite, nicht jedoch alle menschlich-persönlichen Probleme gemildert werden.

Die von der Interpellantin geforderten staatlichen Massnahmen sind nicht allein im Hinblick auf die geplante Schliessung der Wagon- und Aufzügefabrik Schlieren zu würdigen, wenn im Vergleich zu anderen Betriebsstillegungen überdurchschnittlich viele Arbeitnehmer von diesem Entscheid betroffen sein werden; es ist auch an andere Unternehmen zu denken. Das Recht auf staatliche Leistungen zur Abwendung einer drohenden Betriebsschliessung aus wirtschaftlichen Gründen müsste ja, wenn wir dem Antrag von Frau Lieberherr entsprechen könnten, auch anderen Unternehmen zugestanden werden. Eine solche Politik – so sehr sie vielleicht im ersten Augenblick verlockend erscheint – müsste zu Strukturerehaltungen führen, die gesamtwirtschaftlich für die Arbeitnehmer nicht von gutem wären, weil wir dann vom Ausland her überrundet würden, was zu Fehlleitungen, zur Verschleuderung öffentlicher Mittel und letztlich zur Einbusse unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit führen müsste. Wir haben ja in einer vorhergehenden Gesprächsrunde – bei der Interpellation von Herrn Hefti – gesehen, dass uns die ausländische Industrie ihrerseits nicht nur liebevoll behandelt, sondern eine Konkurrenzsituation bringt, die, solange der Wettbewerb fair bleibt, von uns akzeptiert wird, die aber, wo er unfair wird, von uns hart bekämpft werden muss.

Ich meine also, wenn man Verluste staatlich sozialisieren würde, wäre das eine Scheinlösung; das Problem an und für sich bliebe bestehen, die Innovationskraft ginge verloren und damit die gesamte Stellung unserer schweizerischen Volkswirtschaft, die – wie Sie wissen – ausserordentlich stark exportorientiert ist. Ich würde sogar sagen: erhöhte Arbeitslosigkeit wäre die Folge. Somit muss ich diesen ersten Teil meiner Überlegungen mit dem an und für sich bedauerlichen, aber wahren Satz beenden: Eine Schliessung von Unternehmen bleibt in unserem Wirtschaftssystem ein unternehmerischer Entscheid; unsere Wirtschaftsverfassung schliesst die Übernahme von Verlusten durch den Bund zum Zweck der Erhaltung von Unternehmen aus, sofern kein nationales Interesse am Weiterbestand eines bestimmten, konkreten Unternehmens besteht. Ein solches nationales Interesse können wir – bei aller Zuneigung zu den Menschen in diesem betroffenen Werk – hier nicht annehmen; wir können demzufolge auch nicht die staatliche Übernahme des in Gefahr geratenen Unternehmens beantragen. Eine Waggonfabrik unterscheidet sich von anderen Unternehmen dadurch, dass öffentliche Transportunternehmen ihre hauptsächlichlichen Auftraggeber sind.

Von verschiedenen Seiten wurde seit langer Zeit auf die Notwendigkeit eines Kapazitätsabbaus hingewiesen. Mit der Binnennachfrage allein können die vorhandenen Kapazitäten im schweizerischen Waggonbau auf die Dauer nicht ausgelastet werden. Ich bin mir bewusst, dass das wiederum eine schmerzhafteste Feststellung ist, aber es hat keinen Sinn, sich gegenseitig Sand in die Augen zu streuen. Es ist ein ausgesprochen generelles Problem. Denken Sie an die Probleme in den anderen Ländern beim Stahl- und beim Schiffsbau, um nur zwei Beispiele zu nennen. Dort, wo Kapazitätsüberhänge bestehen, müssen so rasch als möglich Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden, wenn man nicht Verluste auf Vorrat in Kauf nehmen will, die es dann zu finanzieren gilt und die Negativwirkungen, wie die bereits angetönt, haben.

Zur Frage, ob im vorliegenden Fall mit zusätzlichen Aufträgen der Weiterbestand der Schweizerischen Wagon- und Aufzügefabrik AG Schlieren, der SWS, gesichert werden könnte, erlaube ich mir folgende Bemerkungen.

1. Die SWS beschäftigt rund ein Viertel bis einen Drittel ihrer Arbeitnehmer im Waggonbau. Der Schliessungsentscheid ist auf die unbefriedigende Auftrags- und Ertragslage in sämtlichen Sparten zurückzuführen. Mehraufträge im Waggonbau würden die Probleme in anderen Bereichen nicht einfach zum Verschwinden bringen.

2. Aufgrund eines Abkommens, das 1981 zwischen der Wagonfabrik Schlieren, den Schindler-Waggons Pratteln und der Industriegesellschaft Neuhausen (SIG) abgeschlossen worden ist, wurden gleichsam Arbeitsbereiche zugewiesen. Die SWS – also Schlieren – hatte sich nach dieser Arbeitsaufteilung vor allem auf Revisionen und den Bau von Komponenten zu spezialisieren, wie die Interpellantin weiss. Dieses Abkommen zeigt Ihnen deutlich, dass schon damals der Kapazitätsüberhang erkannt worden war. Dieses Abkommen ist auch eine Antwort auf die Appelle der öffentlichen Hand, die damals eine Spezialisierung anstrebte und unterstützte. Mit zusätzlichen Bestellungen von Einheitswagen EW IV könnte die Beschäftigung in der SWS nicht auf längere Dauer nachhaltig stimuliert werden. Ich erinnere an die Debatten, die wir beim Budget und nachher beim Massnahmenpaket in der Märzsession miteinander führten.

3. In der Waggonindustrie herrscht seit längerer Zeit der vorher geschilderte Angebotsüberhang bei ausgesprochen schlechter Auslastung der vorhandenen technischen Kapazitäten. Wenn ich nun all dem Rechnung tragen könnte, was Sie begreiflicherweise wünschen, dann müsste beim gegebenen Auftragsvolumen das alles zu Lasten anderer Unternehmer und Unternehmen, also auch anderer Arbeitnehmer erfolgen. Es würden mit anderen Worten die Schwierigkeiten von A nach B transponiert, und eine grundsätzliche Lösung dieses Problems hätten wir doch nicht erreicht.

4. Im Beschäftigungsprogramm – darf ich darauf hinweisen – sind Rollmaterialbeschaffungen im Umfang von 70,4 Millionen Franken sowie Revisionen von SBB-Wagen im Betrag von 2,5 Millionen Franken enthalten. Und ein Teil dieser Aufträge wird an Schlieren vergeben. Die entsprechenden Verhandlungen sind im Gang. Aber ich bin mir bewusst, dass auch das nur zu einer Verzögerung führt, nicht zur grundsätzlichen Lösung der von Ihnen und von mir hier geschilderten Probleme.

5. Die Frage zusätzlicher Aufträge ist auch unter dem Gesichtspunkt des Bedarfs zu prüfen. Anlässlich der Debatten im März haben Sie diese Bedürfnisfrage sehr sorgfältig ausdiskutiert. Vor allem mache ich darauf aufmerksam, dass die SBB, die ja unter Ihrer Kontrolle eine eigenständige Wirtschafts- und Verkehrspolitik entwickeln möchten, es mit dem Hinweis auf Ihren Leistungsauftrag abgelehnt haben, die zusätzlichen Beschaffungs- bzw. Revisionskosten zu finanzieren.

Ich sage noch einmal, die Aufträge aus dem Beschaffungsprogramm werden sicher dazu beitragen, die Verhandlungen über den Zeitpunkt der Unternehmensschliessung zu erleichtern. Sie haben also Wirkung. Und unter der Leitung der Firma Schindler prüfen Gewerkschaften, Behörden des Kantons Zürich und der Stadt Schlieren Möglichkeiten zum Aufbau neuer Arbeitsplätze auf dem freiwerdenden Werkarreal. Sie sind darüber in allerjüngster Zeit orientiert worden. Die eingesetzte Arbeitsgruppe gibt sich zuversichtlich. Die Vereinbarung zwischen der Schindler Management AG und der SWS einerseits, dem Regierungsrat des Kantons und dem Stadtrat von Zürich andererseits enthält neben verschiedenen Zusicherungen des Schindler-Konzerns über den Auslaufplan und die Entlassungen auch die Aufhebung des Boykotts, den der Regierungsrat seinerzeit über die Schindlerprodukte verhängt hatte.

Auch wenn die Schliessung der SWS damit für die betroffenen Arbeitnehmer schmerzliche Tatsache bleibt, haben die Verhandlungsergebnisse dennoch Erfolge gezeitigt in Richtung besserer Lösungen. Sofern sich weitere Schwierigkeiten ergeben, werden die vorerwähnten Verhandlungspartner – notfalls, wenn man den Bund braucht, auch wir –, alles tun, um das entstehende Leid zu lindern und neue Lösungen zu suchen.

Darf ich abschliessend bemerken: Mir scheint, dass an diesem Beispiel das Hauptproblem der Industriegesellschaft von heute sehr deutlich wird, nämlich der veränderungsbedingte Zwang zur Innovation, zum Ausbau der Produktpalette, zum Verzicht auf veraltete Produktbereiche und zum Ersatz für die freiwerdenden Kapazitäten, sofern es nicht zur

Schliessung kommen soll. Damit zeigt dieses Beispiel auch, dass alle Unternehmen im Rahmen des Menschenmöglichen aufgerufen sind, rechtzeitig für Innovationen besorgt zu sein und diesbezügliche Mittel in Forschung und Entwicklung einzubringen; es kann uns endlich zeigen, dass unsere freie Wirtschaft Möglichkeiten finden muss, um den hohen Stand an technischem Können weiterhin allen nutzbar zu machen.

In diesem Sinne kann ich Ihnen sagen, dass der Bundesrat alles daran setzt, um durch ein gutes Arbeitslosenrecht und durch ein gutes Arbeitsvermittlungsverfahren zusammen mit dem Kanton das jetzt Mögliche zu tun. Eine Übernahme durch den Bund ist aber ausgeschlossen, und eine Auftragserteilung, ohne dass entsprechende Bedürfnisse bestehen, würde weit über das in unserer Wirtschaft Mögliche und dem Staat Erlaubte hinausschiessen.

Frau Lieberherr: Ich kann mich natürlich mit den grundsätzlichen Überlegungen des Bundesrates nicht einverstanden erklären.

Schluss der Sitzung um 19.20 Uhr

La séance est levée à 19 h 20

Interpellation Lieberherr Waggon-Industrie Schlieren. Überbrückungsauftrag
Interpellation Lieberherr Fabrique de wagons de Schlieren. Commandes destinées à
surmonter la période transitoire

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.444
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1983 - 18:15
Date	
Data	
Seite	394-396
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 949