

CH_VB 89.318 vom 6. Oktober 1989

Bundesverwaltung, 1989-10-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.318

FR: CH_VB 89.318 du 6 octobre 1989

IT: CH_VB 89.318 del 6 ottobre 1989

Volltext

Interpellation Braunschweig 1772 N 6 octobre 1989 Conseil fédéral est donc prêt à examiner si le brevet ou le diplôme peuvent être remis rétroactivement aux candidats qui ont réussi les examens de la FEAS et jusqu'à quelle date dans le passé cette rétroactivité peut être accordée. Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt. #ST# 89.318 Interpellation Braunschweig Beamtenreisen nach Südafrika Voyages de fonctionnaires fédéraux en Afrique du Sud Wortlaut der Interpellation vom 1. Februar 1989 Erst nachträglich bestätigte sich das Gerücht, dass im Frühjahr 1988 der Direktor des Bundesamtes für Strassenbau und der Sektionschef Bau Nationalstrassen, die Herren Kurt E. Suter und Frédéric Ruckstuhl, und ihre Ehefrauen, einer Einladung der südafrikanischen Verwaltung folgend, der Einweihung des Huguenot-Tunnels bei Kapstadt beiwohnten. Der Vorsteher des EVED lehnte diese Einladung als offiziell ab. Daraufhin bezogen die Beamten ihre Ferien und flogen als Privatpersonen und als Gäste nach Südafrika. 1. Haben damit diese Beamten nicht Artikel 26 des Beamtengesetzes (Annahme von Geschenken) verletzt, und müssten sie nicht gleichbehandelt werden wie Brigadier Alfred Ramseyer vom EMD, der sich eine Reise nach Australien bezahlen liess und dafür ein Disziplinarverfahren in Kauf nehmen musste? Im einen Fall war die südafrikanische Verwaltung, im ändern die Schweizer Firma Pilatuswerke die Spenderin; für die Anwendung des Artikels 26 dürfte diese Unterscheidung irrelevant sein. Hätte die Einladung rein privaten Charakter gehabt, hätten sich die Beamten nicht um eine offizielle Annahme bei Bundesrat Ogi bemüht. Direktor Suter wurde immerhin von Präsident Pieter W. Botha persönlich begrüsst. 2. Die Reise nach Südafrika hat aber auch noch einen ausserpolitischen Aspekt: die südafrikanische Regierung bemühte sich in jener Zeit, und bemüht sich nach wie vor, um Besuche schweizerischer Beamter, Politiker, Offiziere und Wirtschaftsvertreter, um die Isolation zu durchbrechen, in die sie weltweit durch ihre unmenschliche Apartheid-Politik geraten ist. Durften sich Beamte solcher Umgehungs-Diplomatie schuldig machen, wenn der Vorsteher des Departementes für auswärtige Angelegenheiten damals den Besuch des Staatssekretärs in Südafrika für nicht opportun hielt? 3. Ist es richtig, dass im Frühjahr 1988 auch der Direktor der Militärverwaltung, Hans-Ulrich Ernst, seine Ferien in Südafrika verbrachte, verbunden mit offiziellen Aufträgen und in Zusammenarbeit mit amtlichen Stellen der südafrikanischen Verwaltung? 4. Gibt es beim Departement für auswärtige Angelegenheiten eine Koordination für Auslandsreisen von Chefbeamten und für alle Auslandsreisen, wenn sie offiziellen Charakter haben? Wenn nicht, musste eine solche Koordination geschaffen werden, solange Beamte nicht selber über das politische Fingerzeig verfügen? Texte de l'interpellation du 1er février 1989 Les rumeurs, selon lesquelles le directeur de l'Office fédéral des routes, Kurt E. Suter, et le chef de la section «construction des routes nationales», Frédéric Ruckstuhl, ainsi que leurs femmes, ont, au printemps de 1988, assisté, sur l'invitation de l'administration sud-africaine, à l'inauguration du tunnel «Huguenot» au

Cap, ne se sont confirmées qu'après coup. Auparavant, le chef du DFTCE avait refusé cette invitation en raison de son caractère officiel, ce qui n'a pas empêché les fonctionnaires précités de prendre leurs vacances pour se rendre à titre privé et en tant qu'invités en Afrique du Sud.

1. Ces fonctionnaires n'ont-ils pas ainsi transgressé l'article 26 du statut des fonctionnaires concernant l'interdiction d'accepter des dons? Ne devraient-ils donc pas être traités de la même manière que le brigadier Alfred Ramseyer, du DMF, qui s'est fait payer un voyage en Australie, ce qui lui a valu une procédure disciplinaire? La donatrice était dans un cas l'administration sud-africaine, dans l'autre l'entreprise suisse «Pilatus»; cette différence devrait être sans pertinence pour l'application de l'article 26. Si l'invitation avait eu un caractère strictement privé, les intéressés n'auraient pas cherché à obtenir l'aval du conseiller fédéral Ogi, d'autant plus que le directeur Suter a été personnellement accueilli par le président Pieter W. Botha.

2. Cette visite en Afrique du Sud touche cependant aussi la politique étrangère: en effet, le gouvernement sud-africain cherche à inciter nos fonctionnaires, nos politiciens, nos officiers et les représentants de notre économie à se rendre dans son pays, afin de briser l'isolement dans lequel celui-ci s'est placé par sa politique inhumaine d'apartheid. Des fonctionnaires avaient-ils le droit de se faire les complices de pareilles manœuvres diplomatiques, alors qu'à ce moment-là le chef de notre Département des affaires étrangères considérait qu'une visite de son secrétaire d'Etat en Afrique du Sud n'était pas opportune?

3. Est-il exact qu'au printemps 1988, le directeur de l'administration militaire fédérale, Hans-Ulrich Ernst, a également passé des vacances en Afrique du Sud et qu'il a profité de ce séjour pour exécuter des mandats officieux, en collaboration avec des services de l'administration sud-africaine?

4. Le Département des affaires étrangères coordonne-t-il les voyages à l'étranger, notamment ceux de fonctionnaires supérieurs, lorsque ces déplacements ont un caractère officieux? Si tel n'est pas le cas, ne serait-il pas nécessaire que le département y procède, puisque certains fonctionnaires n'ont pas le tact politique requis en la matière?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäumlin Richard, Bircher, Bodenmann, Brügger, Bundi, Carobbio, Däuser, Eggenberg-Thun, Euler, Fankhauser, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Matthey, Mauch Ursula, Meizoz, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Spielmann, Stappung, Stocker, Uchtenhagen, Ulrich, Zbinden Hans, Züger (34)

Schriftliche Begründung - Développement par écrit Praxis und Lehre interpretiert den Artikel 26 Beamten-gesetz streng: Der Tatbestand ist schon bei der theoretischen Möglichkeit erfüllt, die Integrität der Verwaltung könnte tangiert sein. Es braucht nicht die effektive Befangenheit des geschenkeempfangenden Beamten oder gar seine Bestechung. Die These, der Amtsdirektor habe die Einladung für Dienste aus den Jahren 1956 bis 1960 als Zeichen der Dankbarkeit erhalten, ist mehr als unwahrscheinlich. Es ist in der ganzen Welt unüblich, einen jungen Ingenieur dreissig Jahre später für eine Leistung zusätzlich zu belohnen, für die er angestellt und bezahlt war. Anders verhält es sich, wenn er in der Zwischenzeit zum Direktor eines Bundesamtes aufgestiegen ist. Seinen überschwenglichen Dankbrief schrieb er denn auch als Amtsdirektor und auf Briefpapier des Bundesamtes! Ähnliches gilt auch für seinen Mitarbeiter und Sektionschef Frédéric Ruckstuhl.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Juni 1989 Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 juin 1989

1. Das Bundesamt für Strassenbau hat den Staat Südafrika für dieses Bauwerk, zu dessen Eröffnung der Direktor sowie ein Mitarbeiter eingeladen waren, seit 1976 in verschiedenen Phasen offiziell beraten. Die Beratertätigkeit betraf das Projekt für den Du Toitskloof Strassentunnel in Südafrika. Dies ist der

6. Oktober 1989 N 1773 Interpellation Meizoz längste und modernste Strassentunnel in ganz Südafrika. Herr Ruckstuhl, Sektionschef, wurde anlässlich eines privaten Aufenthaltes in Pretoria 1976 von einem befreundeten südafrikanischen Berufskollegen mit der behördlichen Stelle in Kontakt gebracht, welche für das Projekt verantwortlich war. Dabei machte er diese im Gespräch darauf aufmerksam, dass das Projekt überdimensioniert sei und nicht den schweizerischen Erfahrungen entspreche. Einige Zeit nach seiner Rückreise (1978) wurde Herr Ruckstuhl von dergleichen behördlichen Stelle eingeladen, um das Tunnelprojekt in allen Einzelheiten mit ihr in Pretoria zu beraten. Das Projekt wurde in der Folge vollständig überarbeitet. Die Beratertätigkeit wurde von a. Direktor J. Jakob, Bundesamt für Strassenbau, nach Rücksprache mit dem damaligen Departementschef (Bundesrat Hürlimann) bewilligt. Angesichts der langjährigen Zusammenarbeit lag es nahe, das vorhandene Ermessen zugunsten der Teilnahme an der Einweihung auszuschöpfen, auch aus Geboten der Höflichkeit. Das EVED hat daher die Reise bewilligt, womit diese offiziellen Charakter erlangt. Ein Geschenk liegt nicht vor. Demnach ist auch Artikel 26 des Beamtengesetzes nicht verletzt worden. Daran ändert auch die Verlegung der Reise in die Ferien aus verwaltungsökonomischen Gründen nichts.

2. Die Schweiz unterhält diplomatische Beziehungen mit Südafrika. Der schweizerische Botschafter war an den Feierlichkeiten anwesend und wurde von Präsident Botha begrüsst. Die schweizerischen Beamten traten nicht als Redner in Erscheinung. Von einer Umgehungs-Diplomatie kann keine Rede sein. Ein Zusammenhang zwischen einer geplanten Reise eines Staatssekretärs nach Südafrika und der Einladung von zwei Strassenbauexperten des Bundes zu einer Tunneleinweihung besteht nicht.

3. Der Direktor der Militärverwaltung verbrachte seine Ferien in Südafrika und hat die Reise auch selber finanziert. Für diese Reise bestand weder eine Bewilligungs- noch eine Meldepflicht; sie war mit keinerlei offiziellen oder offiziösen Aufträgen verbunden.

4. Für Dienstreisen von Beamten ins Ausland besteht in allen Departementen eine Bewilligungspflicht. Das Departement für auswärtige Angelegenheiten wird von den anderen Departementen über politisch bedeutsame Auslandsreisen von Chefsbeamten informiert. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt. #ST# 89.443

Interpellation Meizoz Europäisches Schienenschnellverkehrsnetz und Aufwertung der Simplonlinie Réseau européen des chemins de fer à grande vitesse et revitalisation de la ligne du Simplon Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 1989 Die Verkehrskommission des Nationalrates hat nach den Verhandlungen, die sie am 22. Februar 1989 geführt hat, in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass sie «eine Neubelebung der Simplonlinie im Zusammenhang mit Hochgeschwindigkeitszügen in Frankreich diskutiert und den Wunsch geäussert hat, die Schweiz möge für eine beschleunigte Behandlung dieses Geschäftes auf politischer Ebene die Initiative ergreifen». Dieser Wunsch erhält zu einem Zeitpunkt, da die Idee eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes einen durchschlagenden Erfolg hat und es immer mehr Projekte und Projektentwürfe zur Verbesserung der Eisenbahn-Verbindungen zwischen der Schweiz und den französischen TGV gibt, seine volle Bedeutung. Im Augenblick stehen drei Projekte im Vordergrund, die eine bedeutende Verkürzung der Fahrzeit zwischen Genf und Paris zum Ziel haben. Das erste Projekt ist das Ergebnis von Untersuchungen des Ingenieurbüros Bonnard & Gardel in Lausanne. Das Büro schlägt den Bau einer neuen Linie zwischen Genf und Bourgen-Bresse (Frankreich) vor, auf der die Züge mit 160 km/h verkehren könnten. Die Distanz zwischen Genf und Paris würde in etwa 2 Stunden und 30 Minuten zurückgelegt. Die Zeitschrift «La Vie du rail» vom 30. März 1989 stellt fest, dass dieses Projekt im

Augenblick «nur von Schweizer Seite studiert worden ist und dass diesbezüglich mit Frankreich noch kein Gedankenaustausch, auch nicht über die Finanzierung, stattgefunden hat». Ferner werde «seitens der SNCF betont, dass in bezug auf die Uebernahme der Investitionskosten noch nichts gesagt werden kann, solange die Frage der Rentabilität noch nicht geklärt ist». Soll man aus diesen Bemerkungen schliessen, dass dieses Projekt nicht voll überzeugt? Man muss es fast annehmen, da die Ueberlegungen der SNCF - immer noch gemäss «La Vie du rail» - in verschiedene, von den zwei ändern Projekten vorgezeichnete Richtungen gehen: - Eines geht von einer neuen Linie aus, «die von Bourg-en-Bresse nach Genf führen würde, wobei aber die Linienführung anders verlief, damit die TGV mit einer Geschwindigkeit von 270 km/h fahren könnten». Die Fahrt Paris-Genf wäre auf 2 Stunden verkürzt, die von Paris nach Mailand oder die von London nach Genf auf rund 5 Stunden. - Das andere «stützt sich auf ein Konzept der europäischen Verbindungen. Eine neue Linie würde zwischen Lyon-Satolas und Chambéry gebaut, von wo eine Abzweigung nach Genf ginge». In diesem Fall würde die Fahrt Paris-Genf rund 2 Stunden 30 Minuten/2 Stunden 45 Minuten dauern. Die Simplonlinie kann wahrscheinlich nur wiederbelebt werden, wenn das erste oder das zweite Projekt verwirklicht wird. Für die Integration unserer Eisenbahnen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz genügt die Schaffung einer neuen Alpentransversale allein noch nicht. Nur schon der Vergleich der nationalen Projekte untereinander zeigt, dass noch einige «Bindeglieder fehlen», die erst noch eingefügt werden müssen, wenn Verbindungen von hoher Qualität zwischen den wichtigsten Städteballungen Westeuropas hergestellt und die Randregionen zugänglicher gemacht werden sollen. Aus dieser Sicht erhält eine direktere Verbindung zwischen der Schweiz und dem TGV-Südost in Frankreich eine ganz besondere Bedeutung. Aehnlich stellt sich das Problem für die Verbindung mit dem künftigen TGV-Ost (Paris-Strassburg) ab Basel, der gegen 1995/96 einsatzbereit sein könnte. Bis heute ist die Frage der Eisenbahn-Verbindungen mit den französischen TGV nur Gegenstand eines Informationsaustausches zwischen den SBB und der SNCF gewesen. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird geknüpft, ohne dass wir wirklich Einfluss auf diese Entwicklung ausüben könnten. Wenn die Schweiz sich nicht rechtzeitig Gehör verschafft und an die richtige Türe klopft, läuft sie Gefahr, im Norden auf einer Achse Paris-Strassburg-München, im Süden auf einer Achse Modane-Turin und im Osten via Brenner umfahren zu werden. Es gilt jetzt, über das Stadium des einfachen Informationsaustausches hinauszukommen und Verhandlungen auf Regierungsebene aufzunehmen. Ein Ausdruck dieser Sorge ist der Brief, den Bundesrat Ogi soeben an den französischen Transportminister Delebarre gerichtet hat, um ihm das Interesse der Schweiz an der Verwirklichung einer TGV-Linie zwischen Bourg-en-Bresse und Genf kundzutun. Der Brief stellt den willkommenen Auftakt für ein Gespräch dar, das ein vertieftes Studium des Problems unter allen seinen Aspekten erlauben sollte. Die Zeit drängt, dies um so mehr, als nach einer jüngsten Erklärung Delebarres auf Ende 1989 von seinem Ministe-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Braunschweig Beamtenreisen nach Südafrika Interpellation Braunschweig Voyages de fonctionnaires fédéraux en Afrique du Sud In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band IV Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat

Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta
Geschäftsnummer 89.318 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 06.10.1989 - 08:00
Date Data Seite 1772-1773 Page Pagina Ref. No 20 017 851 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.