

Dreizehnte Sitzung – Treizième séance**Donnerstag, 23. Juni 1983, Vormittag****Jeudi 23 juin 1983, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Eng

83.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1982**CFF. Gestion et comptes 1982***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 901 hiervor – Voir page 901 ci-devant

Präsident: Es folgen nun die Fraktionssprecher. Als erster hat Herr Vetsch das Wort.

Vetsch: Die Zahlen der Rechnung 1982 zeigen einmal mehr mit aller Klarheit auf, dass zur Erreichung besserer Geschäftsergebnisse alle Spar- und Rationalisierungsmöglichkeiten zielstrebig realisiert werden müssen. Eingeleitete Aktionsprogramme, Expertenuntersuchungen und der Leistungsauftrag 1982 müssen rasch zu konkreten Ergebnissen und Verbesserungen führen. Dabei muss die Leistungsfähigkeit der SBB in Bereichen, in denen echte Marktchancen bestehen, verbessert werden.

A propos Marktchancen und Konkurrenzfähigkeit: Ich hatte hier in Bern dreimal rund 80 Berufsschüler aus Wil und Uzwil zu Besuch. Die Reiseleiter haben mir gesagt, sie hätten Offerten von Carunternehmungen und von den SBB eingeholt. Die Carunternehmungen haben pro Lehrling Fahrkosten von 26 bis 28 Franken und die Bahn von 38 Franken offeriert, dies auf einer Strecke, auf der man vorzugsweise und gern die Bahn und nicht den Car benützt. Ich habe dann die Überschlagsrechnung gemacht, 26 Franken pro Lehrling auf 80 Lehrlinge gerechnet. Das füllt gerade einen Zweitklasswagen und bringt der SBB 2000 Franken. Ich habe mich einfach gefragt, ob es für die SBB nicht lohnend wäre, in einem fahrplanmässigen Zug mit einem Zweitklasswagen für 2000 Franken 80 Lehrlinge von Wil nach Bern und zurück zu transportieren. Ist diese Rechnung wohl zulässig? Sie beschäftigt mich.

Die FdP-Fraktion stimmt Bericht und Rechnung 1982 zu. Einige Stimmenthaltungen sind verständlicherweise bei solch unerfreulichen Ergebnissen nicht zu vermeiden.

Im Rahmen der Behandlung des SBB-Geschäftsberichtes und der Rechnung 1982 habe ich Sie kurz über die Arbeit der Gruppe 1 der Verkehrskommission zu orientieren, wie das unser Präsident angekündigt hat. Unsere Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, das Thema Kapazitätsplanung bei den SBB zu behandeln, wobei wir uns auf das aktuelle Beispiel der nördlichen Zufahrt zum Lötschberg beschränkten. Es ging darum zu sehen, nach welchen Grundsätzen die SBB den Bedarf für Kapazitätsvergrößerungen ermitteln und wie sie die dafür notwendigen Aus- und Neubauten festlegen. Es konnte aber nicht Aufgabe – weder der Arbeitsgruppe noch der Verkehrskommission – sein, sich für oder gegen ein konkretes Vorhaben der Schweizerischen Bundesbahnen zu äussern. Bei der Kapazitätsplanung auf der Linie Olten–Bern gehen die SBB von folgenden Grundlagen aus.

a. vom Transitkonzept des Bundesrates für den Güterverkehr 1976;

b. vom Leistungsauftrag 1982 an die SBB;

c. von der Nachfrage im Personenfernverkehr und

d. von der Empfehlung der GVK, das Leistungsangebot der Bahnen im Sinne eines wesensgerechten Verkehrs konzentriert und gezielt zu verbessern.

Zu a. Das Transitkonzept 1976 hat folgende Zielsetzung: Die Schweiz will ihre Alpentransitkapazität mindestens im Rahmen ihres bisherigen Transitanteils ausbauen. Das Transitkonzept hat Bahn und Strasse zu umfassen, wobei im Lastwagentransit der kombinierte Verkehr, Huckepack, von Grenze zu Grenze zu fördern sei. Gestützt auf diese Zielsetzung bewilligten die eidgenössischen Räte 1976 620 Millionen Franken für den Ausbau der Strecke Spiez–Brig auf Doppelspur. Mit diesem Kreditbeschluss ist an die SBB indirekt auch der Auftrag ergangen, die Kapazität der Zufahrtslinien entsprechend auszubauen. Dies bedeutet, dass auf der nördlichen Zufahrt statt der heutigen 2 Millionen Nettotonnen deren 11 Millionen geführt werden können. Dies entspricht 80 zusätzlichen Güterzügen pro Tag.

Zu b. Der Leistungsauftrag 1982 sieht vor, dass die Regionallinien im Stundentakt verkehren.

Zu c. und d. Die Schweizerischen Bundesbahnen gehen bei der Kapazitätsplanung für die Linie Olten–Bern davon aus, dass beim gewinnbringenden Intercity- und Schnellzugverkehr die Nachfrage nach einem teilweisen Halbstundentakt und nach einer Geschwindigkeitserhöhung bestehe. Nach Leistungsauftrag ist auf jeden Fall im Personenfernverkehr volle Kostendeckung sicherzustellen. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption in ihrem Schlussbericht 1977 den Bau von Neuen Haupttransversalen – NHT – vom Genfer- zum Bodensee sowie nach Basel vorgeschlägt. Ich verweise Sie diesbezüglich auf den Expertenbericht «Zweckmässigkeitsprüfung der NHT» vom Januar dieses Jahres. Die Diskussion um die NHT-Projekte ist namentlich in den betroffenen Gebieten in vollem Gange. Unserer Arbeitsgruppe standen auch die Stellungnahme des Aktionskomitees gegen die NHT und der Vorschlag des Verkehrsclubs der Schweiz für eine neue Eisenbahnlinie zwischen Hindelbank und Oensingen entlang der Nationalstrasse N 1 zur Verfügung. Die eidgenössischen Räte werden zu gegebener Zeit anhand einer bundesrätlichen Botschaft zu einem NHT-Projekt oder Teilen davon Stellung nehmen können, da neue SBB-Linien eines dem fakultativen Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses bedürfen.

Im Laufe der bisherigen Planungsarbeit zeigte sich, dass die Sanierung des Engpasses Zollikofen mit einem Grauholtzunnel dringend ist. Der Verwaltungsrat der SBB hat am 2. Juli 1982 grundsätzlich den Bau dieses Tunnels beschlossen. Es geht dabei um die notwendige Verbesserung einer bestehenden Linie, die – und das ist wichtig – einen allfälligen Bau der NHT in keiner Weise präjudiziert.

Mit Blick auf die neuesten Zahlen im SBB-Geschäftsbericht und in der Rechnung 1982 stellt sich die Frage, ob die Erwartungen bezüglich Transitgütermengen nicht revidiert werden müssten. Der Güterverkehr 1982 verzeichnet gesamthaft einen Rückgang von 7,4 Prozent, der Transitverkehr gar einen von 14,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Transportkostenrechnung 1981 weist für den Wagenladungsverkehr einen Fehlbetrag von 300 Millionen Franken aus, und dies in einer der sogenannten wesensgerechten Transportarten der Bahn. Der Leistungsauftrag 1982 verlangt demgegenüber bekanntlich für den Wagenladungsverkehr Kostendeckung bis 1986. Der Bundesrat spricht angesichts der verlorenen Transportmengen von einem hochgesteckten Ziel.

Die Bereitstellung genügender Bahntransportkapazitäten für die Zukunft gehört zu den wichtigsten, aber auch anspruchsvollsten verkehrspolitischen Entscheidungen, die wir in den nächsten Jahren zu fällen haben. Spät hat die Bahn gemerkt, dass sie sich neuen Verhältnissen und starker Konkurrenz zu stellen hat. Sie hat der Herausforderung zielstrebig zu begegnen. Die Bahn hat eine Zukunft, wenn sie

marktgerecht handelt und wenn von den politischen Instanzen die richtigen Entscheide getroffen werden. Dazu sind wir als Rat aufgerufen.

M. Thévoz: En prenant connaissance du résultat des comptes des CFF pour 1982, on ne peut s'empêcher de constater que les années se suivent mais ont, hélas! une fâcheuse tendance à se ressembler. Malgré tous les efforts entrepris et poursuivis – dans le cadre de l'organisation actuelle – pour tenter de comprimer les dépenses et rendre les CFF plus attractifs, les comptes se soldent à nouveau par un déficit béant de plus de 500 millions de francs. C'est ainsi que le total des charges pesant sur la Confédération s'élevé – on me permettra de le rappeler – à plus de 1,5 milliard, indemnités compensatrices et aides diverses comprises.

Nous savons que nombre d'employés de notre grande régie ressentent durement, sur le plan psychologique, cette situation déprimante. Nous les comprenons et souhaitons vivement avec eux qu'il soit enfin possible de sortir du tunnel. Mais, en attendant, nous nous trouvons devant un cas de force majeure.

C'est bien la raison pour laquelle la Commission des transports et du trafic a admis les comptes sans opposition. Le groupe libéral est également de cet avis et vous invite à faire de même.

Quelques remarques s'imposent à propos de l'exercice écoulé. Nous avons salué, à l'époque, l'introduction de l'horaire cadencé, tout en relevant que l'on ne saurait en attendre des miracles. Si cette offre notablement accrue n'a pas attiré un flot de voyageurs et produit des recettes aussi importantes qu'espérées, nous estimons cependant que cette innovation est heureuse et qu'elle doit être maintenue, au besoin en lui apportant les améliorations nécessaires. Il est incontestable que la «présence» accrue de nos CFF dans le pays, grâce à l'horaire cadencé, est considérée comme positive. Un retour en arrière serait fâcheusement ressenti par la population qui deviendrait sans doute beaucoup plus réticente devant le montant de la note à payer.

A ce propos, nous voudrions encore relever que les trains devraient vraiment redevenir populaires. C'est pourquoi nous pensons que la hausse des tarifs a été une erreur. A quoi sert-il, dans une situation de concurrence impitoyable, d'augmenter le prix d'un produit qui se vend mal? C'est faire fuir nombre de clients potentiels. Il vaudrait mieux rouler avec des compositions convenablement garnies grâce à des prix incitant les gens à laisser leur voiture à la gare.

Cela dit, il n'en demeure pas moins que nous avons l'impression très nette que l'organisation des CFF, dans son ensemble, et la mise en œuvre du personnel en particulier, obéissent à des schémas trop rigides. Nous pensons tout spécialement au fait que l'effectif du personnel affecté aux marchandises et aux gares de triage reste relativement constant, bien que le trafic soit en régression. La Direction des CFF le reconnaît du reste implicitement quand elle relève, dans le rapport de gestion, que: «L'indice de productivité du travail a régressé, au cours des deux derniers exercices, en raison des prestations de trafic diminuées.» Il n'en demeure pas moins vrai que, dans le même temps, on se plaint de surcharge de travail, voire de stress dans d'autres domaines de l'exploitation.

Nous nous sommes laissé dire à ce propos, par une personne très autorisée, que les recommandations du rapport Hayek, sur lesquelles nous aurons tout loisir de revenir en temps et lieu, seraient de nature à donner à la Direction générale les arguments nécessaires et la force de persuasion pour apporter un peu de souplesse et d'air frais dans la maison. L'avenir nous dira peut-être dans quelle mesure cet espoir est fondé, et applicable du haut au bas de la hiérarchie.

Revenons à l'actualité immédiate. Nous avons fait allusion au trafic des marchandises. Il faut, à ce sujet, relever un fait très positif. Il s'agit de la campagne conduite par les CFF en faveur du développement des voies de raccordement. Cette politique, visant à accroître, grâce à des conditions concu-

rentielles et attractives, le nombre d'entreprises industrielles et commerciales reliées directement au réseau ferré, doit être saluée sans réserve. C'est un moyen pour les CFF d'affirmer leur compétitivité, voire leur supériorité, par rapport à d'autres moyens de transport, dans le trafic à moyenne et longue distance, au profit d'entreprises ravitaillant des centres de distribution par wagons complets. Les expériences en cours faites par d'importantes maisons de la branche alimentaire sont encourageantes. Souhaitons que les CFF puissent développer cette partie de l'activité en faisant preuve de la souplesse d'application nécessaire, dans l'intérêt des parties en cause.

Nous voulons aussi relever que, contrairement à certaines affirmations, les moyens potentiels existent bel et bien au niveau fédéral d'agir afin que le réseau ferré soit mieux à même d'œuvrer, à côté et en complément du trafic routier, pour transporter voyageurs et marchandises.

C'est ainsi que, le 27 février dernier, le peuple et les cantons ont accepté de maintenir la perception d'une surtaxe sur les carburants de 30 centimes par litre, destinée à l'origine à financer la seule construction des autoroutes, alors que cette surtaxe aurait dû être abaissée. Ils l'ont décidé conscients du fait que les montants ainsi encaissés devront, en partie, être utilisés pour améliorer et alléger le trafic routier au sens large du terme, incluant notamment les mesures visant à favoriser le ferroutage et à encourager l'aménagement de places de stationnement pour voitures privées à proximité des gares.

Les moyens politiques existent donc pour résoudre, par exemple, dans les meilleurs délais, le problème lancinant que pose l'engorgement, par les trains routiers, des voies de communication traversant le Saint-Gothard. Seul le développement du ferroutage, grâce à une offre attractive, serait à même d'y remédier. Ici aussi rail et route doivent être complémentaires.

Ces quelques remarques étant faites, je conclus en vous rappelant que notre groupe accepte les comptes et le rapport de gestion.

Zwygart: Wenn wir vor einem Jahr die Hoffnung aussprachen, mit der Einführung des Leistungsauftrages werde ein günstiger Rechnungsabschluss ermöglicht werden, sehen wir uns heute getäuscht. Der Auftrag an die SBB besteht weiterhin, der Erfolg ist ausgeblieben. Die Leistung des Personals ist vollumfänglich erbracht worden, wurden doch im letzten Jahr über 6 Millionen Zugkilometer mehr gefahren als im Vorjahr. Aber diese Mehrleistung erbrachte kein besseres Ergebnis, ist doch die Jahresrechnung mit einem Fehlbetrag von einer halben Milliarde ausgewiesen, 196 Millionen Franken schlechter als budgetiert. Wir müssen feststellen, dass wir in der Schweiz nicht auf einer Insel leben, vielmehr sind wir auf der Drehscheibe Europas, im Herzen dieses Kontinents gelegen, vom wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Geschehen nicht abgeschirmt, sondern miteinbezogen. Die Ergebnisse davon und die wirtschaftliche Lage der Nachbarstaaten schlagen sich bei uns nieder. Das haben wir auch hier in dieser Rechnung feststellen müssen.

Dann müssen unsere Bahnen grossenteils noch auf einem Netz fahren, das aus dem vorigen Jahrhundert stammt. Wenn wir bedenken, dass unser Strassennetz kontinuierlich auf Höchstleistung ausgebaut wird, dann sehen wir, dass da ein Ungleichgewicht besteht, und mit dieser Hypothek müssen unsere Bahnen leben. Aber nicht nur auf den Bahntrassees, sondern auch in der Leitung fährt die SBB auf ausgefahrenen Geleisen. Das hat man endlich gemerkt und hat im sogenannten Aktionsprogramm in 16 Punkten die ganze Unternehmungspolitik einer kritischen Prüfung unterzogen und zum Teil von Aussenstehenden kontrollieren lassen. Es ist nun zu hoffen, dass nach Abschluss dieser umfassenden Studien wirkliche Ergebnisse und Verbesserungen erzielt werden können, die unsere SBB endlich wieder aus den roten Zahlen herausführen werden.

In der gegenwärtigen Zeit der Haushaltsdefizite unserer Bundeskasse, die ja weitgehend die SBB verursachen, fällt es

schwer, einen so schlechten Rechnungsabschluss gutzuheissen. Wenn wir aber bedenken, wie es um unsere Mobilität bestellt wäre, wenn aus irgendeinem Grund der Benzinhahn abgestellt würde, dann wird uns eine Zustimmung zu dem unerfreulichen Rechnungsergebnis leichter. Der Leistungsauftrag an unsere Bahnen bleibt ungeschmälert bestehen. Wir warten auf positive Ergebnisse, hoffentlich nicht vergeblich.

Die unabhängige und evangelische Fraktion hat vom Geschäftsbericht und von der Rechnung bloss Kenntnis genommen.

Huggenberger: Es fällt einem nicht leicht, hier als Fraktionssprecher den Kommentar abzugeben. Man ist hin und her gerissen zwischen Schimpfen oder Verständnis zeigen. Wenn man das Ergebnis der Rechnung betrachtet, so kann man eigentlich Freude zeigen; denn es ist günstiger als das Defizit des Vorjahres. Wenn man aber feststellt, dass es knapp 200 Millionen Franken schlechter ist als der Vorschlag und mehr als 200 Millionen höher als die Rechnung des Vorjahres, so gibt das bereits wieder einen Dämpfer. Schliesslich kommt noch die Tatsache, dass das Ergebnis weitgehend damit begründet ist, dass die Abgeltungen im Rahmen des Leistungsauftrages erhöht wurden. Vielleicht kann man bei dieser Gelegenheit doch einmal feststellen, dass die Rechnung der SBB mit einer Reihe von Posten belastet ist, die vielleicht nicht jeder Privatbetrieb aufzuweisen hat.

Da sind einmal Leistungen der SBB zugunsten von Privatbahnen, insbesondere betrifft das Gemeinschaftsbahnhöfe, die man mit 40 Millionen Franken beziffern kann. Dazu kommt eine Position – die finden Sie im Geschäftsbericht – «Verzinsung des Fehlbetrages im Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse»: 73 Millionen Franken. Da sind die Teuerungszulagen an die Rentner mit über 100 Millionen Franken, oder schliesslich die Tatsache, dass wohl eine Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht wird, diese aber auf der Basis 1978 berechnet ist, und wenn man die Teuerung entsprechend aufrechnen wollte, kämen hier 90 Millionen dazu. Ich glaube, gerechterweise darf man doch auch einmal auf diese Zahlen hinweisen.

Die Verkehrsentwicklung im Jahre 1982 lag deutlich unter den Budgeterwartungen, vor allem im Güterverkehr. Wir wissen woher. Es ist vor allem der Transitverkehr, aber auch der Transport von Mineralölprodukten und schliesslich der Stückgutverkehr, der sogar um 10 Prozent zurückgegangen ist. Diese negativen Entwicklungen wurden weitgehend durch Tarifanpassungen aufgefangen.

Herr Direktor Bürki vom Bundesamt für Verkehr hat uns in der Kommission erklärt, die Signale bei den SBB ständen auf Rot, und es müssten jetzt alle Bremsen angezogen werden, das noch weiter kommentiert durch den Hinweis, dass am Horizont kein Silberstreifen zu sehen sei. Damit stellt sich für uns dann wieder die Frage: Warum resultiert aus diesem Leistungsauftrag nicht mehr als die Abgeltungen? Wo ist die effizientere Betriebsführung? Wo sind die Entschiede, die zu Einsparungen führen könnten? Aber wir müssen feststellen: Der Leistungsauftrag kann natürlich nicht zaubern. Im Geschäftsbericht wird deshalb mit Recht einmal mehr auf die Gutachten verwiesen (Namen wie Wegenstein, Hayek, Prof. Rühli sind Ihnen bekannt) und darauf, dass interne Abklärungen im Gang seien bei den SBB selbst, weiter auf die Aktionsprogramme (16 an der Zahl); ein Teil läuft, ein Teil läuft erst an. Schliesslich wird auch noch auf das neue Gesamtverkehrskonzept hingewiesen.

Sie haben die Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik erhalten. Hier werden die entscheidenden Schritte aufgezeigt; Schritte, die natürlich nicht durch die SBB verwirklicht werden können, sondern das sind politische Schritte: dass der Bund unter Mitwirkung der Kantone die Verkehrsnetze von nationaler Bedeutung sicherstelle und die Kantone für den regionalen Verkehr zuständig seien. Wenn diese Gedanken einmal verwirklicht

sind, dann sieht die Rechnung der SBB natürlich auch ganz anders aus.

Wir sind also dazu – entschuldigen Sie den Ausdruck – verdammt, weiter zuzuwarten, bis die Ergebnisse all dieser Untersuchungen vorliegen. Ein Teilergebnis aus dem Hayek-Bericht, der sagt, was da alles in der Führungsstruktur zu verbessern sei, führt zum Resultat, dass damit 50 bis 60 Millionen Franken herausgewirtschaftet werden könnten. Das ist nicht zu verachten, aber in Relation zum Defizit von annähernd 500 Millionen sieht man sofort, dass hier keine Wunder bewirkt werden können.

Grosse Einsparungen sind nur möglich durch Personalabbau als Folge eines Leistungsabbaus. Dafür fehlen aber – wie ich gesagt habe – noch die Entscheidungsgrundlagen. Wir sind einmal mehr daran, mit Unbehagen mit diesem Bundesbeschluss Jahresrechnung und Geschäftsbericht zu genehmigen und das Defizit von 498 Millionen aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken. Das beantragt Ihnen die Fraktion der CVP.

Nun habe ich noch den Auftrag, Sie kurz zu orientieren über die Arbeiten oder die Erkenntnisse der Subkommission unserer Arbeitsgruppe betreffend Stückgut- und Huckepackverkehr. Unsere sechsköpfige Arbeitsgruppe erhielt eine umfassende Orientierung durch kompetente Fachleute und durch wertvolle Augenscheine im Stückgutumladezentrum Lenzburg, im Schnellgutstammbahnhof Däniken und im Huckepack-Hilfsterminal in Basel. Wir haben aber auch die Konkurrenz besichtigt, nämlich die Lastwagen-Terminal AG in Muttens und das Güterverteilzentrum der Transportunion, einer Genossenschaft bestehend aus 17 Strassen-transportfirmen mit etwa 600 Lastwagen. Um es vorwegzunehmen: Der Huckepackverkehr hat Zukunft. Die jährlich 10 Millionen Starthilfe für diesen Verkehr im Rahmen des Leistungsauftrages sind sinnvoll eingesetzt.

Zum zweiten: Der Stückgutverkehr kann in der heutigen Struktur durch die Bundesbahnen nicht weitergeführt werden. Wir haben es bereits gestern gehört: Die Transportkostenrechnung 1981 wurde durch den Stückgutverkehr mit 490 Millionen Franken belastet; demgegenüber bezifferten sich die Einnahmen auf 190 Millionen. Im Rahmen der Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes – ich erinnere an das Bundesgesetz aus dem Jahre 1977 – wurden die Bahnen von der Verpflichtung zur Beförderung von Stückgutsendungen befreit. Das war mit ein Grund, dass den SBB im Rahmen des Leistungsauftrages Abgeltungen für diesen Stückgutverkehr geleistet werden. 1982 waren es erstmals 150 Millionen, und dieser Betrag reduziert sich jährlich um 25 Millionen.

Bisherige Sanierungsversuche der Bahn, zum Beispiel die Schliessung von 50 Stationen im Stückgutverkehr, brachten nicht den gewünschten Erfolg. Der Stückgutverkehr der Bahn weist den grossen Nachteil auf, dass die Ware zuerst zum Bahnhof transportiert und vom Empfänger bei der Bahn abgeholt werden muss, womit zusätzliche Kosten für den Auftraggeber entstehen.

Diese unbefriedigende Situation haben die motorisierten privaten Transportfirmen erkannt und einen Strassenstückgutverkehr von Haus zu Haus aufgebaut: Einen Verkehr, der grundsätzlich alle Orte der Schweiz – das war neu für uns – (grössere täglich und kleinere zwei- bis dreimal wöchentlich) kostendeckend bedienen kann.

Heute transportiert die Strasse rund sechzehnmal mehr Tonnen Stückgut als die Bahn, und vielfach bleibt der Bahn der kommerziell uninteressante Teil des ganzen Stückgutverkehrs.

Die Sache wird aber dadurch noch komplexer, dass für viele Privatbahnen der Stückgutverkehr ein «Mitläuferverkehr» ist, der einen anständigen Ertrag bei geringen Kosten abwirft. Es kann in diesem Kurzbericht nicht auf die ganze Problematik und mögliche Lösungen eingegangen werden. Gestützt auf die höchst unbefriedigende Situation, aber auch gestützt auf den Leistungsauftrag, hat die Generaldirektion der SBB im Frühjahr 1982 den Auftrag erteilt, die Stückgutorganisation zu überprüfen und Lösungsvorschläge bis und mit Radikallösungen zu erarbeiten. Diese

Arbeiten sollen im Sommer dieses Jahres abgeschlossen werden. Dabei muss man natürlich sehen, dass bei einer vollständigen Aufhebung des Stückgutverkehrs wohl die 190 Millionen Franken Einnahmen entfallen, der Aufwand der Bahn jedoch um 490 Millionen weniger gross ist. Wir müssen uns darauf gefasst machen, dass die SBB im Stückgutverkehr nicht um ganz einschneidende Massnahmen herumkommen werden, die auch personelle Konsequenzen nach sich ziehen werden.

Bühler-Tschappina: Mit einigem Unbehagen hat auch die SVP-Fraktion vom diesjährigen Rechnungsergebnis der SBB Kenntnis genommen. Bei dem um 196,5 Millionen Franken schlechteren Ergebnis – im Vergleich mit dem Voranschlag – fällt insbesondere der Minderertrag beim Güterverkehr von über 127 Millionen Franken stark ins Gewicht. Der Rückgang der transportierten Gütermenge um 7,4 Prozent entspricht in etwa der verschlechterten Wirtschaftslage. Dabei ist jedoch ein Lichtblick in diesem Dunkel zu erkennen: Der Huckepackverkehr hat um 8,2 Prozent zugenommen, und das eben trotz der Verschlechterung der Wirtschaftslage. Auch der Grosscontainerverkehr ist mit minus 2,8 Prozent bedeutend weniger stark zurückgegangen, als aufgrund der Wirtschaftslage hätte angenommen werden müssen. Diese Fakten sollten den SBB-Verantwortlichen ein Ansporn sein, dem kombinierten Verkehr noch vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Personenverkehr konnte immerhin eine Zunahme von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Dieses Ergebnis bezeichnen die SBB im Geschäftsbericht als einigermaßen befriedigend, wenn man die Rahmenbedingungen des Jahres 1982 mitberücksichtigt. Der Mehrertrag, der aus der Einführung des Taktfahrplans resultiert, wird dort auf 8 bis 9 Millionen Franken geschätzt, was etwa 60 Prozent der Erwartungen erfüllt. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob und was die SBB zusätzlich zu unternehmen gedenken, damit das mit dem Taktfahrplan gesteckte Ziel erreicht wird.

Die grösste Gefahr bei der Erledigung dieses Routinegeschäftes besteht darin, dass wir uns an die Defizite gewöhnen und diese jeweils mit Resignation zur Kenntnis nehmen. Dies darf aber unter keinen Umständen der Fall sein. Wir müssen diese ungute Entwicklung wachsam beobachten und wo immer möglich bei der Erarbeitung von Lösungen mithelfen.

Die SVP-Fraktion setzt einige Hoffnungen in die Gutachten Hayek und Rühli sowie in die Verwirklichung der GVK. Wir erwarten von den SBB-Verantwortlichen, dass sie die aufgezeigten Möglichkeiten voll verwirklichen, um endlich eine Wende in dieser Talfahrt der Bundesbahnen herbeizuführen.

Namens der SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, Rechnung und Geschäftsbericht der SBB zuzustimmen.

Ammann-St. Gallen: Einmal mehr diskutieren wir heute nur über die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei sollten wir doch vielmehr auch über den Strassenverkehr, die sterbenden Wälder, das Energiesparen und die sozialen Kosten sprechen. Im Zeitalter der GVK ist eine solche Behandlungsweise eigentlich ein Sündenfall; ein Rückfall in sektorielles Denken, wenngleich auch durch Tages- und Geschäftsordnung begründet. Vergessen wir also nie den volkswirtschaftlichen Nutzen, den Gewinn an Lebensqualität und Auslandsunabhängigkeit, wenn von den sogenannten Fehlbeträgen der SBB die Rede ist!

Wer sich beim Budget 1982 keinen Wunschvorstellungen und beim Leistungsauftrag keiner Euphorie hingab, kann über die vorliegende Rechnung nicht überrascht sein. Ein Übergreifen der weltweiten Wirtschaftsflaute auf die Schweiz war früher oder später zu erwarten. Auch die Einleitung unternehmerischer Konzepte und deren Verwirklichung benötigen noch einige Zeit. Das verkehrspolitische Umfeld schliesslich wurde auch nicht besser. Hier sind wir ja selbst, und nicht die SBB, für die verfahrenere Lage mitverantwortlich.

Der budgetierte Fehlbetrag hat sich, unter Berücksichtigung des Leistungsauftrages, um 196 Millionen auf neu 498 Millionen Franken erhöht. Schuld daran sind vor allem die Mindererträge im Personenverkehr von 44 Millionen und im Güterverkehr von 127 Millionen Franken. Der unerwartet harte Konjunkturunbruch liess die hochgemuten Zielvorgaben des Voranschlages wie Seifenblasen platzen. Im Personenverkehr konnte bei einer nur leichten Verminderung der Zahl der beförderten Reisenden immerhin die mässige Tarifierhöhung vom März 1982 fast völlig realisiert werden. Im Güterverkehr war dies weit weniger der Fall. Hier musste die Übung mit einem Rückgang des Transportvolumens um 7,4 Prozent, auf noch knapp 42 Millionen Tonnen, bezahlt werden. Wir haben ja schon ein verheerendes «Timing» für diese Tarifierhöhungen... Ich erinnere Sie hier nur an den ersten Einbruch in den Jahren 1975/76.

Ein Blick auf die Baurechnung zeigt, dass bei diesen «Investitionen in die Zukunft des öffentlichen Verkehrs» nicht einmal die Teuerung ausgeglichen wurde. Die Bauaufwendungen erhöhten sich von 682 Millionen im Jahre 1978 auf insgesamt 745 Millionen Franken im Jahre 1982. Das ist angesichts des ununterbrochenen Ausbaus der Strasseninfrastruktur völlig ungenügend. So drängen sich bereits heute Bauwerke auf, die sich strenggenommen vielleicht nicht lohnen, die aber nötig sind, um zu verhindern, dass die Bahnen gegenüber dem Strassenverkehr vollends ins Hintertreffen geraten. Beispiel dafür ist die kürzlich eingeweihte «Sarganser Schleife». Einen Lichtblick bildet in diesem eher betrübnischen Kapitel eigentlich nur die Inangriffnahme der Bauarbeiten für die Zürcher S-Bahn.

Das Aktionsprogramm 1982/1984, die Expertisen Hayek sowie die Untersuchungen von Prof. Rühli sind teils bereits abgeschlossen. Soweit diese Vorhaben eine Steigerung der Wirksamkeit der administrativen Tätigkeit herbeiführen, verfolgen wir sie aufmerksam und mit kritischem Wohlwollen.

Es darf dabei nicht vorkommen, dass Stellen aufgehoben werden, bevor jeweils genau abgeklärt wurde, ob die betreffende Arbeit von anderen Diensten ausgeführt oder allenfalls auf die Dienstleistung verzichtet werden kann. Auch hier möchten wir vor falschen Hoffnungen warnen, die insbesondere durch gewisse Schlussfolgerungen der Expertise Hayek genährt wurden. Ein Optimierungspotential von jährlich 40 bis 50 Millionen Franken, gemäss Botschaft, bei der Neuregelung der Führungs- und Entscheidungsprozesse sowie der Überprüfung der zentralen Dienste scheint uns schon eher realistisch. Wir befürworten an dieser Stelle im Sinne einer echten Dezentralisierung und Revitalisierung der SBB die Rückgabe von Kompetenzen an die Kreisdirektionen, Bahnhöfe und Stationen. Das Antlitz der Bahnen soll vom Menschen geprägt sein und nicht vom seelenlosen Automaten. – Trotzdem meinen gewisse Leute immer noch, die SBB wie eine Zitrone ausquetschen zu können. Auch bei den Zitronen ist dies aber bekanntlich nur einmal möglich.

Der Taktfahrplan hat für uns nichts von seinem anfänglichen Glanz eingebüsst. Eine Angebotserweiterung um volle 21,5 Prozent zu erbringen, bei einem nur um etwa 1 Prozent erhöhten Personalbestand, darf doch auch heute noch als ausserordentliche und erstaunliche Leistung bezeichnet werden. Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass sich mit besserer Konjunkturlage auch ein zahlenmässiger Erfolg einstellen wird, es sei denn, wir fahren fort mit Tarifierhöhungen wie unlängst im Frühling dieses Jahres. Diese Tarifmassnahme überstieg die Teuerungsrate um mehr als das Doppelte. Sie erscheint uns vor allem in ihrem Ausmass übersetzt und damit bestens geeignet, einen später möglichen Erfolg des Taktfahrplans im voraus abzuwürgen. Künftige Tarifschritte sollten in kurzen Intervallen höchstens die eingetretene Teuerung kompensieren, aber nicht mehr.

Jedenfalls glauben wir, mit dem Taktfahrplan die beste Antwort zu haben auf die Herausforderung des Autos mit seinem Trumpf der steten Verfügbarkeit. Es ist gewiss richtig, mit grösseren Fahrplanänderungen solange zuzuwarten, bis ausreichende Erfahrungszahlen vorliegen. Auf jenen Zeitpunkt wäre aber eine Ausweitung zum Halbstundentakt zwi-

schen grossen Zentren und in Agglomerationen ebenso zu prüfen wie eine flexiblere Haltung auf gewissen Regionallinien und in bezug auf zusätzliche Schnellzughalte in Kleinstädten und Bezirkshauptorten.

Der vielgepriesene Leistungsauftrag, dies gilt insbesondere für dessen hartumstrittene Zielvorgaben bei den Wagenladungen und beim Stückgut, erwies sich weitgehend als «Schönwettertheorie», die beim ersten rauhen Luftzug der Rezession wie ein Kartenhaus in sich zusammenfallen musste. Interessant sind in diesem Zusammenhang ja die Hinweise im Geschäftsbericht, wonach – ich zitiere –: «... die lineare Gütertariferhöhung um 7 Prozent auf 1. Januar 1983 teilweise nur mit Mühe realisiert werden konnte», und dass das Ziel der vollen Kostendeckung bis 1986 nicht erreicht werden könne. Auch die Botschaft meint vielsagend, dieses Ziel sei angesichts der heutigen Ergebnisse und unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation hochgesteckt. Ich würde ergänzen: zu hoch.

Zu diesem Schluss kommt übrigens auch die kürzlich vorgestellte Strategie für das künftige Angebot im Wagenladungsverkehr. Endlich wird hier ein Ansatz zur Offensiv sichtbar, die längerfristig zu einer wesentlichen Verbesserung der Ertragslage führen kann. Die Planung für das Jahr 2000 sieht dabei für den Wagenladungsverkehr ein Ergebnis zwischen voller Kostendeckung und einem Defizit von 150 Millionen Franken vor. Unabdingbar sei dabei aber die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbslage der Bahnen. Ein künftiges Angebotskonzept zum Stückgutverkehr wird wohl kaum so ungeteilte Zustimmung finden. Hier werden wir uns einsetzen für eine gute Integration der Privatbahnen und einen nicht zu groben Bedienungsraster, der eine ausreichende Erschliessung auch der Fläche, der Rand- und Bergregionen sicherstellt.

Noch steht dies aber alles auf dem Papier. Entgegen allen Lippenbekenntnissen zur Förderung des wesensgerechten Schienenverkehrs gehen den Bahnen heute noch laufend solche Wagenladungstransporte verloren. Dies nur deshalb, weil sie durch den Leistungsauftrag zu verfehlten Tarifierhöhungen gezwungen werden. Eine schöne unternehmerische Freiheit... Die Praxis zeigt immer deutlicher, was hinter diesem Leistungsauftrag steckt, nämlich die Auflösung des im SBB-Gesetz begründeten Zielkonfliktes zwischen volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Verpflichtung unter Preisgabe der ersteren! Wir sind nicht mehr länger bereit, dieser Entwicklung tatenlos zuzusehen, und unterbreiten Ihnen deshalb einen geeigneten parlamentarischen Vorstoss.

Angesichts des verstärkten Defizitdruckes feiert sodann die fatale Gesundschumpfungphilosophie des berühmten Berichtes 77 eine unselige Wiederauferstehung. Betriebsumstellungen von der Schiene auf die Strasse und die Umwandlungen in sogenannte nicht besetzte Stationen werden in der Botschaft als Patentlösungen angepriesen. Es ist ein Gebot der politischen Fairness, den Wählern vor den Wahlen zu sagen, wohin die Reise gehen soll. Wo wollen Sie den Sparhebel ansetzen? Welche Landstation soll in eine blossе Haltestelle umgewandelt werden? Welche Bahnlinie soll dem Moloch Strasse geopfert werden? – Die Stunde der Wahrheit naht ohnehin, da wir die Frage zu beantworten haben, wieviel an Dienstleistungen und was für eine SBB wir eigentlich haben wollen: Ein Rumpfbau mit vielleicht weniger als 30 000 Bediensteten, bestehend aus dem Kreuz West–Ost, Nord–Süd und wenigen zusätzlichen Hauptverbindungen, ergänzt mit einem spartanischen Sparfahrplan für die betrogenen Nichtmotorisierten auf Nebenstrecken, oder aber einen gut organisierten öffentlichen Dienst zum Wohle von Volk, Wirtschaft und der geplagten Umwelt. Klare Aussagen sind überfällig, genauso wie eine sinnvolle Verkehrsteilung.

Wir Sozialdemokraten werden nicht zusehen, wie diese SBB systematisch oder durch Gleichgültigkeit kaputtgemacht wird. Das Schweizer Volk wird uns dabei helfen.

Ich bitte Sie, uns auf diesem Weg zu folgen. Er ist mit konsequenten und griffigen verkehrspolitischen Massnahmen

gepflegt, ebenso mit viel Geduld. Die Sanierung der schwer bedrängten Bundesbahnen kann doch nicht das Anliegen nur einer Partei sein!

Im Namen der Fraktion der Sozialdemokraten und Gewerkschafter ersuche ich Sie, sich jetzt nicht in Stimmenthaltung zu flüchten und wie einst Pontius Pilatus die Hände in Unschuld zu waschen, sondern dem vorliegenden Bundesbeschluss geschlossen zuzustimmen.

Präsident: Es folgen nun die Einzelsprecher.

Weber-Arbon: Etwas Besonderes sollte dieser Bericht der SBB pro 1982 enthalten, tut es aber meines Erachtens nur streckenweise, nämlich bei der Herstellung der Querverbindung seines Rechenschaftsberichtes mit dem Leistungsauftrag. 1982 war bekanntlich das erste der fünf Jahre, die der Leistungsauftrag dauern soll.

Unser Fraktionssprecher hat bereits auf die Bemerkung des Verwaltungsrates der SBB hingewiesen, dass das Ziel, beispielsweise der vollen Kostendeckung im Wagenladungsverkehr, bis 1986 nicht erreicht werden könne. Noch problematischer ist die Situation im Stückgutverkehr. Ich verweise hier auch auf das Votum unseres Kollegen Huggenberger. Die im Leistungsauftrag festgesetzte Herabsetzung der Finanzhilfe des Bundes um jährlich 25 Millionen passt da wirklich wie die Faust aufs Auge.

Auch im Personenfernverkehr ist eine Bemerkung anzubringen. Nach Leistungsauftrag ist hier mindestens volle Kostendeckung sicherzustellen. Ich habe im Bericht der SBB wie auch in der Botschaft des Bundesrates vergeblich nach einer Antwort auf die nach Leistungsauftrag wichtige Frage gesucht, wie sich kostenmässig dieser Verkehrssektor entwickelt hat, auch im Vergleich zu früheren Jahren.

Fazit also nach dem ersten der fünf Jahre Leistungsauftrag: Dieser kann nicht erfüllt werden, im Gegenteil; langsam, aber sicher erscheint dieser Leistungsauftrag, wie er jetzt konzipiert ist, als eine Zwangsjacke, welche sich im Bereich der Tarifpolitik schlimm auswirkt. Ich will nicht sagen: verheerend. Das ist ein Ausdruck aus der Interpellation unseres Kollegen Teuscher vom 17. März 1983, wo er auf die negativen Auswirkungen dieser jüngsten Tarifpolitik hinweist. Immerhin möchte ich die Antwort des Bundesrates auf diese Interpellation Teuscher zitieren. Achselzuckend wird hier festgestellt, dass der Bundesrat keine Möglichkeit sehe, Tarifierhöhungen zu verhindern, ohne dem Leistungsauftrag des Parlamentes zu widersprechen.

Da haben wir's! Sollen wir also zusehen, wie die SBB mit dem Ziel des Rechnungsausgleichs tarifpolitisch mit dem Rücken gegen die Wand gegen die Konkurrenz auf der Strasse kämpfen müssen? Sollen wir zusehen bis zum Ablauf des heute gültigen Leistungsauftrages im Jahre 1986? Nein, wir müssen in Gottes Namen davon ausgehen, dass der Inhalt des Leistungsauftrages neu überdacht und überprüft werden muss. Wir werden deshalb von unserer Fraktion eine Motion einreichen. Ziel soll eine sofortige Modifikation dieses Leistungsauftrages sein, wobei es – Herr Ammann hat bereits mit Recht darauf hingewiesen – auch darum geht, den etwas in Vergessenheit geratenen volkswirtschaftlichen Auftrag der Bundesbahn besser zu berücksichtigen, wie er in Artikel 3 des Bundesbahngesetzes verankert ist.

M. Pini: Le message du gouvernement ne cache pas, même si la critique est voilée, qu'il s'agit d'un nouvel échec face aux prévisions indiquées dans le budget 1982 des CFF.

A l'occasion du débat sur le budget 1982, j'avais critiqué entre autres l'augmentation périodique des tarifs qui touche directement le trafic des voyageurs. Je considérais et je considère encore aujourd'hui qu'une telle politique affaiblit la compétitivité des chemins de fer qui font un effort pour attirer toute une clientèle potentielle.

Voyager en train – ceci paraît aujourd'hui presque absurde – est devenu un luxe pour une grande partie de notre population qui doit se déplacer sur des parcours que l'on peut qualifier de longs à l'échelle suisse. Pour une famille par

exemple, l'aller-retour Bellinzone–Zürich, ou Bellinzone–Bâle – ou davantage encore, Lugano–Genève – entraîne des frais tels que le train n'est plus une alternative à la voiture. Les exemples dans ce sens sont trop nombreux. Les résultats finals des exercices annuels des Chemins de fer fédéraux en apportent la preuve: le trafic des voyageurs, malgré l'horaire cadencé, n'augmente pas et a même tendance à diminuer, de façon pernicieuse.

Répondant à l'interpellation de M. Teuscher, le Conseil fédéral ne cède pas, au début de sa réponse, du 6 juin dernier, que des considérations relevant de la politique des transports inciteraient certes à faire preuve de retenue dans la fixation des prix pour les usagers de nos trains mais il ajoute que les chemins de fer doivent s'en tenir au mandat qui leur a été confié par le Parlement, le 19 mars 1982. Par conséquent, comme il s'agit d'assainir le bilan de notre entreprise de transports publics, les tarifs doivent être adaptés à la hausse des coûts. Continuer dans cette voie, c'est risquer de compromettre davantage les chances d'atteindre le but poursuivi.

A mon avis, il est temps que le Parlement, à la lumière de cette situation qui se dégrade chaque année, face à une évidente perte de compétitivité de nos services ferroviaires, revoie son attitude politique afin que le mandat qui lui est attribué de réaliser des économies ne devienne pas pour les Chemins de fer fédéraux un alibi tarifaire allant à l'encontre même des intérêts du développement de ses services. On a l'impression d'être constamment confronté à une réalité inéluctable. Chaque proposition pour apporter des améliorations découlant de constatations publiquement évidentes est rejetée avec des arguments «dogmatiquement cadencés».

Seul le rapport interne Hayek semble avoir secoué ce «dogmatisme de l'impossible». Quelque action nouvelle pourrait peut-être surgir derrière le mur de la résistance à toute tentative dynamique de renouvellement au niveau de la Direction des Chemins de fer fédéraux. Mais tout semble encore enfermé dans une réserve nébuleuse et silencieuse. On parle du rapport Hayek sans, au fond, le connaître: même le Parlement ne le connaît pas. Pour que soit valable notre soutien en faveur de notre grande entreprise ferroviaire, il faudrait qu'un jour ou l'autre ce rapport nous soit remis. Il me semble assez problématique que l'on puisse équilibrer la situation financière des CFF d'ici 1986 en poursuivant la politique actuelle.

Au nom de l'autonomie de gestion des Chemins de fer fédéraux, nous sommes encore une fois appelés à exprimer nos suggestions, nos critiques, sans toutefois avoir le sentiment de pouvoir améliorer une situation assez préoccupante, assez décevante. Il est temps de sortir de cette impasse, par un choix affirmant la volonté politique de renouvellement de ce Parlement, au lieu de laisser seulement cette grande entreprise d'Etat dans l'isolement qu'est actuellement le sien en matière de décision.

Dirren: Wir wollen alle aus dieser misslichen Situation herauskommen und vieles unternehmen, um den SBB und ihrer Direktion dabei zu helfen. Ich spreche jedoch zum Problem Taktfahrplan, Regionalzüge, Produktion und Reiseverkehr.

Mit dem Taktfahrplan hat man anscheinend die Offensive ergriffen. Die wirtschaftlichen Erfolge sind eine Seite, und der normal dienstleistende regionale Personenverkehr ist ein anderes Problem. Deshalb ist meiner Ansicht nach auch bei der Aufhebung von Regionalzügen und vor allem bei regionalen Einsparungen für den Personenverkehr, der oft die einzige Verschiebungsmöglichkeit von und zum Arbeitsplatz ist, auch vermehrt die entsprechende notwendige Aufmerksamkeit zu schenken. Wir wissen vor allem, dass ab Mitte Januar 1984 die SNCF bzw. die TGV-Zugkompositionen auch mit den Fahrdrahtspannungen der SBB auf unseren Schienen verkehren können. Für Paris–Lausanne–Brig–Mailand rechnet man mit einem Zeitgewinn von einer Stunde gegenüber dem heutigen TEE Cisalpin und etwa zwei Stunden gegenüber den übrigen Schnellzügen. Diese

Zeitberechnungen zeigen, dass die Schnellverbindung nach Italien geplant, aber praktisch nicht durchführbar ist, da Teilstrecken hierfür überhaupt nicht ausgebaut sind. Gewisse Strecken der Simplon-Linie, namentlich das Teilstück Salgesch–Lenk, für das verschiedentlich an dieser Stelle interveniert wurde, sind nicht einmal auf Doppelspur ausgebaut, und die Direktion der SBB scheint wenig Initiative an den Tag zu legen, um dieses Teilstück zu sanieren. Im weiteren müssen auch in Brig gewisse Vorarbeiten erledigt werden.

Gestatten Sie mir, Herr Bundesrat, wenn ich hier eine Klammer öffne? Gestern haben wir von chaotischen Verhältnissen in Brig gesprochen. Sie haben mich wahrscheinlich missverstanden. Es geht bei weitem nicht um Verlagerung von Dienstleistungen, sondern um eine Gesamtplanung der Verkehrssituation der gesamten Verkehrssträger und dadurch Erhöhung der Kapazität bzw. Arbeitsplätze in Brig. Diese Bemerkung möchte ich hier noch anfügen.

Da jedoch auch die Italienischen Staatsbahnen (FS) für die Schnellfahrlinie zu mehr Investitionen bereit sind und dadurch die Fahrzeiten stark verkürzen und den Verkehr beträchtlich steigern wollen, ist hier der Anschluss dringend notwendig. Gemäss Internationalem Eisenbahnverband (UIC) und dessen Zeitplan sind sowohl der Ausbau der Nord–Süd- wie auch der Ost–West-Achse als Hauptlinien der NHT mit qualifiziertem Leistungsangebot eingestuft worden. Ich frage deshalb den Bundesrat an: Ist er bereit, diese hier zitierten Engpässe sofort zu beseitigen, die Simplon-Linie vollständig zweispurig auszubauen und den Anschluss an das künftige europäische Hochleistungsnetz – in diesem Falle die Schnellverbindung Paris–Genève–Lausanne–Brig–Mailand und Basel–Bern–Brig–Mailand – raschmöglichst vorzubereiten, um zeitgerecht für die Fortsetzung dieser internationalen Schnellverbindungen bereit zu sein?

Nussbaumer: Sowohl im Geschäftsbericht wie in der Botschaft wird wiederholt auf die unerfreuliche Lage im Güterverkehr hingewiesen. Der Rückgang beschränkt sich nicht allein auf den Transitverkehr und ist auch nicht bloss auf die veränderte Wirtschaftslage zurückzuführen. Es zeichnet sich eine beängstigende Abwanderung des Gütertransportes auf die Strasse ab. Mir scheint, diese Entwicklung laufe langsam, aber sicher in die falsche Richtung. Wir können in diesem Rat noch stundenlange Debatten führen über den sauren Regen und die Bedrohung der Umwelt. Wenn wir aber tatenlos zusehen, wie der Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse abwandert, machen wir uns direkt für diese Umweltschäden verantwortlich. Unser Parlament sollte sich in den kommenden Jahren aus der Vormundschaft der Automobilverbände lösen und sollte den Mächtigen, die nur nach Freiheit für den Autofahrer streben, zeigen, dass wir im Parlament nicht mehr bereit sind, die Verantwortung für diese Entwicklung zu übernehmen.

Die Umweltschäden, die durch die vollständige Abwanderung des öffentlichen Verkehrs auf die Strasse entstehen können, werden gross sein und werden uns teurer zu stehen kommen als das heutige SBB-Defizit. Der SBB-Verwaltungsrat hat entsprechend rasch bekanntgegeben, der Bau zweier neuer Güterbahnhöfe im Raume Olten und im Tessin könnte auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden. Diese rasche Klärung verdanke ich bestens.

In den sechziger Jahren kauften die SBB für die Erstellung eines Güterbahnhofes im solothurnischen Niederamt weit über 30 Hektaren Land zu Industrielandpreisen zusammen. Nach altem Planungsstand liegt der grösste Teil des SBB-Eigentums in den Industriezonen der tangierten Gemeinden. Die SBB haben dem Kanton Solothurn mitgeteilt, im Rahmen der übergeordneten Sachplanung sei der Güterbahnhof im Richtplan zu belassen. Als Grund hierfür führten sie ins Feld, es sei durchaus möglich, auf den Bauverzicht zurückzukommen, wenn zum Beispiel in Zeiten gestörter Zufuhr der Güterverkehr wegen fehlenden Treibstoffes wieder von der Strasse auf die Bahn verlegt werden müsse. Da in den nächsten zehn Jahren im solothurnischen Nieder-

amt kein Güterbahnhof errichtet wird, ist das Areal nach meinem Dafürhalten im Richtplan dem Landwirtschaftsgebiet zuzuweisen; denn auch die öffentliche Hand hat kein Recht, für ihre übergeordneten Aufgaben, die zeitlich noch nicht bestimmt sind, Land auf Vorrat eingezont zu lassen. Dass die SBB Eigentümerin bleiben wollen, stört mich nicht. Sie sollen aber für die kommenden Planungsperiode ihr Areal ins Landwirtschaftsgebiet erteilen lassen. Sollten die SBB auf den Bau des Güterbahnhofes endgültig verzichten, dann müsste ihnen verwehrt werden, das Land als Industrieland weiter zu veräussern. Die Alternative zum hinausgeschobenen Güterbahnhof heisst einzig und allein: Landwirtschaftsgebiet, und zwar auch dann, wenn in den Anlagenwerten der SBB dieses Land zu geringerem Wert eingestellt werden müsste.

Weitere grosse Industrieansiedlungen im ohnehin schon zu stark überbauten Areal unterhalb Olten sind nicht zu verantworten.

Affolter: Ich habe Sie kurz zu orientieren über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe der Verkehrskommission, die sich mit den Rationalisierungsmassnahmen auf Regionallinien befasste. Diese Arbeitsgruppe 2 hatte den Auftrag, sich über die Rationalisierungsmassnahmen auf Regionallinien informieren zu lassen. Als Regionallinien gelten Eisenbahnstrecken, die einen relativ schwachen Verkehr aufweisen und auf denen normalerweise keine Schnellzüge verkehren. Diese Arbeitsgruppe führte am 25. Oktober 1982 eine Informationsreise durch. Dabei benützte sie die regulären Regionalzüge Fribourg–Payerne, Payerne–Lyss–Solothurn und Olten–Läufelfingen.

Diese Rationalisierungsmassnahmen basierten hauptsächlich auf dem Bericht 77 nach der Variante 2. Uns wurde dargelegt, dass diese Rationalisierungen, die sie uns auf den genannten Linien vorstellten, mehr einbringen als eine Umstellung auf den Strassentransport.

Eine vollständige Einstellung des Bahnbetriebes (Reise- und Güterverkehr auf allen Regionallinien, ohne diejenigen der Agglomeration Zürich) würde Einsparungen von 140 Millionen Franken und Einnahmenverluste von 122 Millionen Franken bringen. Das Gesamtergebnis würde demnach nur um 18 Millionen Franken verbessert.

Ein weiterer Aspekt wurde geklärt, indem wir feststellen konnten, dass die Rationalisierung nur dann durchführbar ist, wenn automatisiert wird. Diese Automatisierung von Stationen, von Barrieren, von Signalanlagen hat den Nachteil, dass sie wesentliche Investitionen erfordert, und nicht immer stehen diesen Investitionen entsprechende Einnahmen gegenüber. Dieser Tatsache ist der Taktfahrplan sehr entgegengekommen, weil heute die Züge immer auf der gleichen Station kreuzen und daher eben die Besetzung mit Personal und die baulichen Anlagen nur so angepasst werden konnten.

Zum Fahrbetrieb ist festzuhalten, dass auch hier namhafte Rationalisierungs- und Spareffekte gezeitigt wurden, indem heute das Rollmaterial, dank dem Taktfahrplan, eben systematisch eingesetzt wird; diese Bemerkung gilt ebenfalls für den Einsatz des Personals.

Wir haben auch eine Strecke befahren, auf der die SBB heute einen kondukteurlosen Betrieb erprobt, nämlich Olten–Läufelfingen. Dabei haben wir festgestellt, dass bei diesen Fragen erhebliche Investitionen getätigt werden müssen. Die Zugkompositionen müssen angepasst werden, und vor allem – das ist im Rat auch schon verschiedentlich besprochen worden – der Zugfunk musste eingeführt werden. Es sind also viele Massnahmen zu treffen, um auch Rationalisierungen durchführen zu können.

Und ein weiteres können wir zur Kenntnis nehmen: nämlich dass die SBB im Falle von «Stationsschliessungen» mit den PTT einen Vertrag abschliessen, um in Postbüro, am Bahnhof oder in dessen Nähe Fahrkarten der SBB verkaufen zu lassen. In diesen Fällen ist der Widerstand wegen Umwandlung von «Stationen» in «unbediente Haltestellen» in den betroffenen Gemeinden geringer, wenn ein Billettverkauf bei der PTT möglich ist.

Ich stelle zusammenfassend fest, dass sich das Gesamtergebnis der SBB durch eine Aufhebung der Regionallinien bzw. eine Umstellung auf Strassentransport nur geringfügig verbessern lässt. Der Grund dafür liegt darin, dass für die Regionallinien wenig Investitionen getätigt wurden und dass diese Linien mit relativ wenig Personal betrieben werden können. Ein grosser Teil des SBB-Personals ist in den Zentren beschäftigt. Für einen Busbetrieb wären einige Investitionen und auch Personal nötig, aber ein völliger Verzicht auf die Bahn in den bis jetzt bedienten Regionen hätte auch einen Verkehrsrückgang auf den stark frequentierten Linien zur Folge. Deshalb sind wir bemüht, unsere Verkehrspolitik so zu gestalten, dass mit einer positiven Strategie zur Erhaltung und zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs gearbeitet werden kann.

Meier Werner: Ich möchte einige kritische Bemerkungen zur vorliegenden Botschaft anbringen. Währenddem einerseits eine klare Analyse in bezug auf die Misere des öffentlichen Verkehrs darin enthalten ist, weicht man andererseits bei den in Aussicht genommenen Abhilfemassnahmen auf verkehrspolitisches «Niemandland» aus.

Die GVK, auf die viele grosse Hoffnungen setzen, ist noch in weiter Ferne. Der Leistungsauftrag, der die Basis der heutigen SBB-Politik bildet, läuft 1986 ab. Er ist also noch dreieinhalb Jahre gültig. Sie haben den Ausführungen meiner Vorredner – Herr Ammann-St. Gallen und Herr Weber-Arbon –, die ich sehr unterstützte, entnehmen können, dass unsere Fraktion einen Vorstoss einbringt, um diesen Leistungsauftrag zu korrigieren, was auch dringend nötig ist.

Als Massnahmen werden in der Botschaft empfohlen: die unternehmerische Freiheit, von der man Gebrauch machen soll; es wird auf das Aktionsprogramm 1982/1984 hingewiesen. Dann eine grundlegende Überprüfung des Leistungsangebotes im Huckepackverkehr und eine auf die Marktbefürfnisse abgestimmte Neuorientierung mit kommerzieller Zielsetzung.

Der Wagenladungsverkehr soll gemäss Leistungsauftrag bis Ende 1986 kostendeckend sein. Auch Herr Hayek stellt fest, dass dieses Ziel an sich erreicht werden könnte, also entsprechend den Aussagen, die der Bundesrat in der Botschaft macht. Er fügt allerdings bei, dass Voraussetzung dafür sei, dass sich die Konkurrenzverhältnisse im Verkehr ändern und sich auch die Konjunkturlage wesentlich verbessert. Heute sind diese Voraussetzungen überhaupt nicht gegeben: Der Verkehr verschiebt sich zunehmend von der Schiene auf die Strasse – wir sehen es aus den Statistiken –, vor allem auch der Güterschwerverkehr, und zwar wegen der Tarife. Ich könnte Ihnen unzählige Beispiele nennen; Kollega Teuscher hat das in seiner Interpellation schon gemacht.

Er hat darauf hingewiesen, dass in einem Fall, da mit grossem Aufwand Industrie-Anschlussgleise gebaut worden sind, ein riesiges Verkehrsvolumen schrittweise, aber massiv auf die Strasse abwanderte; wegen der niederen Tarife – im Vergleich mit der Bahn –, die auf die zum Teil immer schärfer werdende Konkurrenz der Transportunternehmen auf der Strasse selber zurückzuführen sind. Ein Transportunternehmer hat mir neulich gesagt, das schlimmste sei, dass nun der Werkverkehr im Transportgewerbe stark Einfluss nehme und gute Aufträge zu untertarifierten Preisen «wegschnappe».

Es ist eine hoffnungslose Situation! Mit den Forderungen, die der Leistungsauftrag an die SBB stellt, können wir die Probleme in keiner Weise lösen.

Ich möchte auf einige Überlegungen von Bundesrat Ritschard hinweisen; er hat ja einen Leistungsauftrag seinerzeit selber vorgeschlagen. Vor ein paar Jahren – als er noch Chef des entsprechenden Departements war – stellte er zum SBB-Budget – unter Bezugnahme auf die finanziell schlechte Situation – folgendes fest: «Bei der Beurteilung dieser Lage darf man nicht dem Trugschluss verfallen, als seien die SBB, der öffentliche Verkehr schlechthin, ein marktwirtschaftliches Unternehmen des Transportsektors wie irgendeine private Fabrik. Die SBB müssen mit einem

anderen Massstab gemessen werden. Die Bahnen sind ein Teil der Infrastruktur, und diese Infrastruktur muss stets so betrieben werden, dass sie die Aufgabe der sozialen Dienstleistungen erfüllt. Der soziale Gehalt liegt ausgesprochen darin, dass die Bahn leistungsbereit zu sein hat, auch in den vielen Fällen, wo sich der private Unternehmer längst aus dem Markt zurückgezogen hätte.

Die Infrastruktur der Bahn trägt bei zur Erschliessung des Landes, nützt also indirekt auch all denen, die sie nur selten benützen. Sie haben aber nur dann dafür zu bezahlen, wenn sie die Bahn wirklich brauchen. Wollte man diese Erschliessungsgrundlage dem Bahnkunden allein anlasten, läge die Infrastruktur wegen prohibitiver Preise brach und verlöre ihren Wert. Ebenso wenig wie eine rücksichtslose kostendeckende Preispolitik mit ihrer selbstzerstörenden Wirkung könnte der andere Weg begangen werden, nämlich die Infrastruktur und den Betrieb so abzubauen, dass nur noch das für das Unternehmen direkt Rentierende übrigbliebe. Wir kämen damit in die Nähe der Vorstellung vom einfachen Bahnkreuz Nord-Süd und West-Ost mit ihren Folgen für unsere Siedlungsstruktur.»

So beurteilte der Bundesrat in seiner Botschaft vor wenigen Jahren die Situation. Heute haben wir einen Leistungsauftrag, der genau das macht, was noch in dieser Botschaft als falsch bezeichnet wird.

Ich bitte Sie, der Vorlage und später auch der Motion, die die Sozialdemokratische Partei vorlegt, zuzustimmen.

Bircher: Ich verzichte auf den allgemeinen verkehrspolitischen Teil meiner Ausführungen, die ich an sich gerne vorgetragen hätte. Die Gedanken sind weitgehend von meinen Vorrednern ausgeführt worden, und ich beschränke mich auf einige regionalpolitische Anliegen, die ich aus der Sicht des Kantons Aargau an den Verkehrsminister richten möchte. Ich möchte ihn einfach – und auch Sie im Saale – daran erinnern, dass der Kanton Aargau – als bevölkerungsmässig viertgrösster, industriell sogar drittgrösster Kanton – ein klassischer Eisenbahnkanton ist, der den SBB seit eh und je seine gesamte Infrastruktur (soweit sie benötigt wurde, sei es Land, seien es andere gute Dienste) zur Verfügung gestellt hat. Ich erinnere an den Ausbau des Rangierbahnhofes – er dient der Entlastung des «Wasserkopfes» Zürich –, der heute einen Teil des Limmattales beansprucht und der Bevölkerung um Spreitenbach/Killwangen grosse Belastungen bringt, oder an andere Güterzuglinien.

Und jetzt mein Anliegen: Es ist aus dieser Sicht nicht verständlich, dass auch neuerdings wieder der Bundesrat bei der Behandlung einer Beschwerde aus dem Aargau für berechtigte Anliegen kein Verständnis gezeigt hat. Der Aargau war einer der wenigen Kantone, die gegen den Taktfahrplan in seiner heutigen Form rekurriert haben.

Er hat sich – entsprechend dem Instanzenweg – zuerst an die SBB-Generaldirektion gewandt und, als er mit dem Entscheid nicht zufrieden gewesen ist, sich ans Bundesamt gewandt; man hat das EVED bemüht, und schliesslich ist man mit der aargauischen Beschwerde beim Gesamtbundesrat gelandet. Es ist enttäuschend, dass zuletzt auch der Bundesrat, von dem man einen politischen Entscheid erwartet hätte, dem Aargau nicht entgegengekommen ist. Weil diese Debatte ja nicht eine allgemeine Jekami-Debatte aus den Regionen sein soll, will ich jetzt darauf verzichten, diese regionalpolitischen Wünsche vorzutragen, aber ich darf Sie doch darauf verweisen, dass wir praktisch keine Intercityzüge im Kanton Aargau halten. Zofingen hätte das gewünscht, aber auch Aarau als Kantonshauptstadt wäre dazu legitimiert, solche Schnellzughalte zu erhalten; und schliesslich ist der Raum Baden/Brugg für Schnellzugverbindungen in die Westschweiz arg benachteiligt worden. Man hat den Raum Baden/Brugg seinerzeit mit dem Heitersberg-tunnel – auch als Entgegenkommen an die beiden Grossstädte Zürich und Bern – krass benachteiligt, wie auch jetzt mit den Taktfahrplan-Neuregelungen; das geht einfach zu weit.

Ich möchte auch erwähnen, dass es sich keineswegs nur

um Beschwerden der politischen aargauischen Instanzen handelt, etwa der Politiker, die sich mit Verkehrsfragen befassen, sondern diese Einsprachen und Beschwerden sind mit dem Resultat von Bevölkerungsumfragen, die sich zum Teil sehr objektiv lobend zum Taktfahrplan ausgesprochen haben, aber die dann diese krassen Mängel des Taktfahrplansystems für unseren Kanton zum Ausdruck brachten: ungenügend abgedeckter Spitzenverkehr, Taktfahrplanlücken und eben die schlechten Schnellzugverbindungen für den Raum Baden/Brugg. Wir hoffen, dass mindestens für 1985 – und diese Wünsche sind leider schon jetzt vorzutragen, deshalb muss ich das auch zu gebotener Zeit machen – sich Herr Bundesrat Schlumpf diesem Anliegen annehmen könnte. Wir müssen vermeiden – sonst stirbt das Interesse an den Eisenbahnen in unserem Kanton langsam ab –, dass wir eine SBB erhalten, die am Schluss nur noch eine grosse Nord-Süd- oder Ost-West-Transversale anbietet und die dazwischenliegenden Gebiete, auch wenn sie bevölkerungsmässig und wirtschaftspolitisch sehr bedeutend sind, umfährt oder so krass benachteiligt, dass die Bevölkerung einfach ihre Konsequenzen zieht. In diesem Sinne bin ich dem Verkehrsminister sehr dankbar, wenn er sich wirklich ernsthaft dieser Anliegen annehmen könnte.

Kloter: Ich habe mich in früheren Jahren als Mitglied der damals noch «SBB-Kommission» genannten Kommission hier beim Geschäftsbericht und bei der Rechnungsabnahme für die SBB mehrfach für die SBB eingesetzt, damals noch unter der Departementsführung von Herrn Ritschard. Ich habe dabei die ausserordentlichen Führungsschwierigkeiten dieses Unternehmens beleuchtet, indem ich darauf hingewiesen habe, dass die politischen, gesellschaftlichen Einflussnahmen auf die Leitung dieses Unternehmens derart vielgestaltig seien, dass von einer echten Führung dieses Unternehmens im kommerziellen Sinne gar nicht gesprochen werden könne. Es wurde im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag auf die Funktion der Führungsgremien hingewiesen, und auch damals habe ich gesagt, dass ganz besonders der Verwaltungsrat neu gegliedert werden und eine neue Kompetenzzuordnung vorgenommen werden müsse.

Nun sind aber einige Sachen vorgekommen, die mich veranlassen, hier nach vorne zu kommen, weil sie mit den politischen Einflüssen auf dieses Unternehmen nichts mehr zu tun haben, sondern allein Aufgabenkompetenzen betreffen, die die Generaldirektion dieses Unternehmens angehen. Herr Affolter ist die Ursache, warum ich jetzt nach vorne komme. Er hat Bericht erstattet, wie die Untersuchung in bezug auf die Regionalverkehrslinie gelaufen sei.

Ich erinnere mich noch sehr gut an einen Bericht aus dem Jahre 1977. Damals hat mit einem Vorschlag des Sparprogrammes die Generaldirektion behauptet, dass dann, wenn diese Regionallinien saniert würden, wenn sie vereinfacht würden, wenn gewisse Stationen ohne Bedienung wären usw., ganz erhebliche Einsparungen für die SBB erreichbar seien. Heute sagt nun Herr Affolter, die Generaldirektion hätte selbst erkennen müssen, dass dieser Vorschlag die versprochene Wirkung nicht habe, dass man also darum darauf verzichten könne. – Das ist das eine Beispiel.

Das zweite Beispiel auch bezüglich der Vorschläge 1977: Damals hat die gleiche Generaldirektion uns versprochen, dass dann, wenn wir die Verpflichtung zum Stückgutverkehr eliminieren, die roten Zahlen in der Grössenordnung von 150 Millionen Franken eliminiert werden können und dass es Schwarz Zahlen in ungefähr gleicher Höhe gäbe. Sie wissen aufgrund des Leistungsauftrages, dass wir nun für den Stückgutverkehr wiederum mit Defizitgarantien einspringen mussten.

Der dritte Fall ist gestern zur Diskussion gestanden: Die liederliche Projektierung der SBB in bezug auf den Flughafen Cointrin. Also so geht es natürlich nicht. Und das sind allein der Verantwortung der Generaldirektion zuzuweisende Tatsachen. Mit dieser Vorwärts-Rückwärts-Marschpolitik ist

selbstverständlich ein Unternehmen nicht aus den roten Zahlen herauszubringen.

Räz, Berichterstatter: Zu den Voten, die aus den Kreisen der SP gekommen sind, möchte ich folgendes sagen:

Das Anliegen der SBB ist ein Anliegen von uns allen, und auch wir haben kein Interesse, die SBB irgendwie zu schmälern oder sogar kaputt zu machen, wie das Herr Ammann hier dargelegt hat. Wir lassen die SBB nicht kaputt machen. Das ist bei weitem nicht der Fall. Aber wir wollen eine bessere, effizientere Führung mit einem besseren Endergebnis. Das muss nun einmal her. Und dazu möchte ich sagen, es ist alles eingeleitet über das Aktionsprogramm und auch über die neue Vorlage zur künftigen Angebotsstrategie im Wagenladungsverkehr. Ich kann sagen, was innerhalb ein bis zwei Jahren jetzt gearbeitet und eingeleitet wurde, ist sicher anerkennenswert, aber es braucht jetzt etwas Geduld.

Zur angekündigten Motion aus der SP ist mir nichts bekannt. In der Kommission ist bis jetzt nichts genannt und dargelegt worden. Sie soll Beschleunigung herbeibringen. Auch hier möchte ich ein Fragezeichen machen, ob die Motion viel bringen kann bei all den Massnahmen, die jetzt eingeleitet und vollzogen werden.

Zur Frage, die Herr Vetsch gestellt hat: Er hat das mangelhafte, ungenügende und wenig flexible Marketing erwähnt. Wäre es nicht besser, 2000 Franken zu nehmen, statt nichts? Dem stimme ich bei. Auch hier ist die Massnahme eingeleitet über das Projekt Marketing im Aktionsprogramm, wo es heisst, die bisherigen Marketing-Massnahmen zu ergänzen, zu verstärken, das Leistungsangebot systematisch auf die Kundenbedürfnisse auszurichten und Neugestaltung und Vereinfachung der Tarifstrukturen im Personenverkehr sowie engere Zusammenarbeit der Reisebüros, vor allem das, was Ihrem Wunsche Rechnung trägt, Herr Vetsch, Verkauf von Pauschalarrangements durch die SBB-Reisedienste.

Das ist sicher richtig so. Dieses Programm wird Ence Jahr abgeschlossen. Dann hoffen wir auf Ergebnis und Ertrag.

Bundesrat Schlumpf: Es wäre einladend und von der Sache her auch durchaus zu rechtfertigen, nun einmal die Eisenbahnpolitik als wesentlichen Bestandteil der Verkehrspolitik und innerhalb der Eisenbahnpolitik die Position der SBB etwas breiter auszuleuchten. Der Bundesrat wäre dazu in der Lage, aber die Zeit erlaubt das nicht. Wir haben für Fragen, bei denen 1,5 Milliarden Franken auf dem Spiele stehen, leider wenig Zeit zur Verfügung im Parlament. Ich beschränke mich auf einige wesentliche Punkte, die nicht unerwähnt bleiben dürfen.

Ich bin mit Nationalrat Bühler der Meinung, dass Unbehagen herrscht, das kam ja so gut wie in allen Voten zum Ausdruck. Das erachte ich als positiv, denn das Schlimmste, was passieren könnte, wäre ja die von ihm genannte Angewöhnung. Ich bin deshalb durchaus offen für die geäusserten Kritiken, auch für Vorschläge. Ich kann Ihnen sagen, dass der Bundesrat die Talfahrt, die ein beängstigendes Ausmass angenommen hat, gar nicht leicht nimmt. Das Signal ist auf Rot gestellt. Bremsen müssen angebracht werden, aber eben am richtigen Ort. Bremsen in bezug auf die defizitäre Entwicklung, aber keinesfalls Bremsen in bezug auf die Aufgabenerfüllung durch die SBB im Sinne ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Funktionen.

Es zeichnen sich auch für die Rechnung 1983 keine Silberstreifen ab. Im ersten Quartal 1983 ist der Verkehrsertrag total und im Güterbereich leicht rückläufig. Er ist etwa unverändert gegenüber dem ersten Quartal 1982 beim Personenverkehr. Der Betriebsaufwand – immer 1. Quartal 1983 gegenüber 1982 – ist weiterhin markant steigend, der Betriebsüberschuss weiterhin abnehmend. Der weitere Verlauf darf nicht mit Silberstreifen verbrämt werden.

In der Botschaft und im Bericht des Bundesrates sind die Erläuterungen enthalten und die Hauptgründe dargestellt, welche zu dieser Entwicklung geführt haben. Die Herren Kommissionsreferenten – Herr Räz und Herr Couchepin –

und dann auch die Berichterstatter der drei Arbeitsgruppen – die Herren Affolter, Vetsch und Huggenberger – haben dazu Näheres dargelegt. Ich danke Ihnen dafür.

Zentral bei den Ursachen ist die Stagnation des Güterverkehrs. Die Zahlen sind Ihnen bekannt. Das ist natürlich nicht ein Versagen der Unternehmensleitung oder irgendwelcher Organe, sondern eine zentrale Auswirkung der heutigen Wirtschaftslage und natürlich – das wurde wiederholt mit Recht unterstrichen – der Konkurrenzsituation Schiene/Strasse. Es kann für uns keinen Trost bedeuten, dass diese Erscheinung – grundsätzlich und sogar im Ausmass – weltweit vergleichbare Parallelen zeigt. Wir haben in der Bundesrepublik – nach Leistungen, nach Distanzkilometern, nach Bevölkerungsquoten – ungefähr die gleichen Defizite, welche der Bundeshaushalt (also die Bundesrepublik) zu tragen hat. In den anderen Nachbarländern (plus/ minus) auch. Aber das entlastet uns nicht von der Verpflichtung, eigene Wege zu suchen, eigene Lösungen anzustreben. Und ich möchte unterstreichen, das (was gesagt wurde) ist in vollem Gange. Es gibt keine Resignation, weder bei den Organen der SBB – Verwaltungsrat, Generaldirektion und Mitarbeiter – noch beim Bundesrat; sondern es gibt nur eines, das ist Aufbruch auf neuen Wegen zu dem Ziel hin, das unbedingt angestrebt werden, aber unter keinen Umständen kurzfristig realisiert werden kann, nämlich eine Verbesserung der Rechnungsergebnisse, unter Erfüllung der Aufgaben, welche eine derartige Unternehmung im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Interesse zu erbringen hat.

Ich habe mit einigem Erstaunen einmal mehr bestätigt erhalten, dass das Gedächtnis nicht gerade die hervorstechendste Eigenschaft eines Parlamentes sei, denn man hat offenbar vergessen, was wir in den letzten zwei, drei Jahren alles unternommen haben und was in voller Fahrt ist: Der Leistungsauftrag, den man bereits wieder revidieren will, wurde im März 1982 verabschiedet, nachdem wir ihn im Jahre 1981 in überarbeiteter Form ins Parlament gebracht hatten. Ich möchte zu diesem Leistungsauftrag mit aller Klarheit sagen: er ist nach Beurteilung des Bundesrates und nach meiner Meinung heute genau so richtig wie vor einem Jahr. Und es ist nicht zu verantworten, aufgrund der Erfahrung eines Jahres eine derartige fundamentale Zukunftsorientierung, wie dieser Leistungsauftrag sie beinhaltet, bereits wieder in Frage stellen und abändern zu wollen.

Zu den Voten der Herren Weber, Ammann, Meier und Pini: Man kann über Wege und Ziele geteilter Meinung sein. Aber meine Erfahrung hat mich gelehrt, dass das Schlimmste, was man machen kann, «Hüst und Hott» ist. Jetzt bleiben wir einmal – und darum möchte ich Sie nachdrücklich bitten – bei dem Weg, den wir mühsam miteinander im Jahre 1981 erarbeitet und im Jahre 1982 mit dem Leistungsauftrag verbrieft haben; dieser Leistungsauftrag ist richtig, denn – Nationalrat Meier – der Leistungsauftrag sagt ja das, was Sie wollen, nämlich dass, soweit gesellschafts-, sozial-, regionalpolitisch und auch militärisch gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen sind, diese erbracht werden sollen, aber gegen eine entsprechende Abgeltung, und dass man im übrigen Bereich (dort, wo eben nicht gemeinwirtschaftlich gehandelt werden muss) nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen, also marktgerecht, operieren muss. Das ist eine fundamentale und richtige Aussage. Und die Erneuerung der Unternehmensleitung, die altersbedingt jetzt vorzunehmen ist, wurde nicht zuletzt vom Bundesrat und den Organen der SBB auch in dieser Richtung vorbereitet.

Wir haben jetzt, abgesehen von diesem Leistungsauftrag, der erst ein Jahr in Kraft steht, das Gutachten Knight/Wegenstein, das uns wertvolle Hinweise gebracht hat, wir haben das gesamte Aktionsprogramm – die Herren Kommissionsreferenten haben darüber orientiert –, wir haben das Gutachten Hayek; es umfasst zwei Programmpunkte. Nationalrat Pini wünschte eine Orientierung darüber; sie wird erfolgen in den parlamentarischen Kommissionen, das ist bereits vorbereitet, und über die parlamentarischen Kommissionen selbstverständlich auch in den Räten.

In Zusammenhänge mit dem Bericht Hayek wurde die SBB-Unternehmensleitung in einer Art und Weise attackiert, die völlig daneben gegangen ist. Man hätte tatsächlich meinen mögen, die Generaldirektion hätte diesen Bericht Hayek – ein sehr wertvolle Arbeit übrigens, eine umfangreiche auch – entgegengenommen und in ihren Schubladen liegen lassen. Was wurde gemacht? Dieser Bericht Hayek ging im August ein. Er wurde sofort an die Abteilungen gegeben. Bereits am 15. Oktober – innerhalb von eineinhalb Monaten – waren die Stellungnahmen der Abteilungen abzuliefern. Es erfolgte dann die Behandlung in der Generaldirektion, am 27. Oktober die Behandlung mit Herrn Hayek selbst, und im Januar hat man Herrn Hayek ersucht, zusammenfassende Berichte zu verfassen. Es kann keine Rede davon sein, dass die Generaldirektion sich dieser kritischen, bestellten Vorschläge von Herrn Hayek nicht sofort angenommen hätte. Man kann sich fragen, ob die Information der Öffentlichkeit in diesem Zusammenhänge gerade geschickt war; darüber möchte ich mich nicht äussern.

Wir haben jetzt ein Gutachten von Prof. Rühli. Darüber wird am 5. Juli orientiert. Das Gutachten befasst sich mit den Kompetenzfragen, mit den organisatorischen Abläufen. Wir haben den Taktfahrplan. Auch an diesem Taktfahrplan wollen wir jetzt nicht – ohne genügende Erfahrungen – bereits grundlegende Änderungen vornehmen. Wir haben die GVK-Botschaft; die ist nicht in weiter Ferne, auf die warten Sie nicht, meine Damen und Herren, die GVK-Botschaft haben Sie. Es liegt nun ausschliesslich an den eidgenössischen Räten, sie voranzutreiben, und es liegt auch an den eidgenössischen Räten, was aus diesen Vorschlägen des Bundesrates für eine koordinierte Verkehrspolitik gemacht werden soll. Der Bundesrat hat die Entscheide, die er im Sinne der Konzeption der GVK zu treffen hatte, gefällt, und zwar nicht leichte Entscheide: Fragen, über die man seit Jahren, seit einem Jahrzehnt auch in den Räten, philosophierte. Der Bundesrat hat beispielsweise einen wesentlichen Entscheid zur Frage der Eisenbahnalpentransversalen gefällt, und er hat Prioritäten in bezug auf die NHT festgelegt; zur Ausgestaltung der NHT läuft nun noch ein Vernehmlassungsverfahren.

Zu Nationalrat Dirren: Der Ausbau der Strecke Lötschberg–Simplon erfolgt koordiniert mit der ganzen Kapazitätserweiterung. Wir wollen bis Ende dieses Jahrzehnts im Nord–Süd–Transitverkehr ungefähr zu einer Verdoppelung der heutigen Kapazität (mit etwa 13 Millionen Tonnen Lötschberg–Simplon und Gotthard heute), d. h. auf etwa 26 Millionen, kommen. Die Massnahmen sind am Lötschberg, am Simplon, in Domodossola im Gang. Eine Voraussetzung muss allerdings noch geschaffen werden; dass wir eine derartige Tunnelkapazität auch nutzen können, setzt voraus, dass der Zubringer im Norden einer derartigen Belastung gewachsen ist, und das ist die Frage des Ausbaues der Strecke Basel–Olten–Bern, also eines Teiles des gesamten NHT-Konzeptes.

Zusammenfassend stelle ich fest: Wir sind in voller Fahrt. Die Entscheidungsgrundlagen kommen laufend auf den Tisch. Sie sind zum Teil bereits da, zum Teil hat man bereits darüber befunden und beschlossen. Aber es wäre eine Illusion zu glauben, dass wir nächstes Jahr – bei der Behandlung dieses Geschäftes – mit Befriedigung erste (zahlenmässig sichtbare) Erfolge feststellen könnten. Es ist ein Programm, das nicht nur Zielstrebigkeit und Konstanz, also nicht «Hüst und Hott», verlangt, sondern das auch Geduld verlangt.

Ich glaube nicht, dass wir mit unseren SBB in diesem Jahrzehnt aus den Schwierigkeiten herauskommen werden. Was wir erreichen können, ist eine Reduktion des Ausmasses dieser Schwierigkeiten. Entscheidend aber bleibt, dass man das, was man in die Wege geleitet hat (als langfristige, mittelfristige oder auch als Sofortmassnahmen) kontinuierlich verfolgt, dass man den Expertenvorschlägen Rechnung trägt, soweit das überhaupt denkbar ist, und dass man das Konzept, das bereits beschlossen wurde (Leistungsauftrag), und das Konzept, das in der GVK enthalten ist und das mit dem Leistungsauftrag übereinstimmt, realisiert. Wir

wollen eine marktgerechte Unternehmenspolitik der SBB erreichen, soweit das ausserhalb des gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereiches liegt.

Der Bundesrat ist dazu entschlossen. Er wird sich von seiner Linie nicht abbringen lassen, es sei denn durch verpflichtende Beschlüsse des Parlamentes! An Ihnen liegt es – Sie sind aufgerufen; Herr Vetsch, Herr Ammann-St. Gallen haben daran appelliert –, diese Linie für eine Fahrt in die Zukunft der SBB einzuhalten, welche auch das Versprechen in sich birgt, dass wir aus diesem Tunnel hinauskommen werden.

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

101 Stimmen

Dagegen

1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.025

PTT. Geschäftsbericht 1982

PTT. Gestion 1982

Bericht vom 20. April 1983

Rapport du 20 avril 1983

Beschlussentwurf Seite 45 des Berichtes

Projet d'arrêté page 45 du rapport

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne

Beschluss des Ständerates vom 8. Juni 1983

Décision du Conseil des Etats du 8 juin 1983

Bericht der Geschäftsprüfungskommission über ihre Abklärungen zur Einrichtung einer Bäckerei im Postbetriebszentrum Zürich–Mülligen

Rapport de la Commission de gestion sur le résultat de son enquête touchant l'installation d'une boulangerie dans le Centre d'exploitation postale de Zurich–Mülligen

Herr **Bürer-Walenstadt** unterbreitet im Namen der Geschäftsprüfungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Ausgangslage

Die PTT-Betriebe bauen in Zürich–Mülligen ein grosses Postbetriebszentrum. An das darin vorgesehene Personalrestaurant und die dazugehörige Küche soll auch eine Bäckerei angegliedert werden, die ebenso wie das Restaurant vom Verband Schweizerischer Volksdienst (SV) betrieben

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1982

CFF. Gestion et comptes 1982

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	904-913
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 491

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.