

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 19. September 1984, Vormittag
 Mercredi 19 septembre 1984, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Gautier

Wahlprüfung und Vereidigung Vérification des pouvoirs et prestation de serment

M. de Chastonay, rapporteur: Le Bureau de votre conseil, réuni le 17 septembre dernier, a examiné l'élection de M. Armand Magnin, à Carouge. M. Magnin remplace M. Dafflon qui a donné sa démission en date du 11 septembre dernier. Le Conseil d'Etat du canton de Genève a déclaré élu M. Magnin par arrêté du 17 septembre 1984 et l'élection a été publiée dans la *Feuille d'avis officielle* du canton de Genève de ce jour, 19 septembre 1984. Il n'existe, pour le Bureau, aucun indice qu'il y ait une incompatibilité avec le mandat au Conseil national. M. Magnin, qui a d'ailleurs déjà siégé dans ce conseil entre mars 1981 et octobre 1983, est le premier remplaçant sur la liste du Parti du travail. Le Bureau dès lors vous propose à l'unanimité de valider l'élection de M. Magnin.

Le président: Aucune autre suggestion n'étant faite, vous avez donc décidé de valider cette élection.

*Herr Magnin legt das Gelübde ab
 M. Magnin fait la promesse requise*

Le président: Monsieur Magnin, l'Assemblée fédérale prend acte de votre promesse. Je vous remercie et je vous souhaite un cordial retour dans ce conseil après une interruption de onze mois. Je forme mes vœux les meilleurs pour la reprise de votre activité en tant que parlementaire fédéral.

84.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1983 CFF. Gestion et comptes 1983

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. Mai 1984 (BBI II 291)

Message et projet d'arrêté du 1^{er} mai 1984 (FF II 296)

Voranschlag der SBB vom 10. April 1984

Budget des CFF du 10 avril 1984

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern
 S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne

Beschluss des Ständerates vom 5. Juni 1984

Décision du Conseil des Etats du 5 juin 1984

Aregger, Berichterstatte: Die bisherige, zeitlich verspätete Behandlung von Geschäftsbericht und Rechnung der SBB steht – im Vergleich zu früheren Jahren – in verschiedener Hinsicht unter veränderten Vorzeichen. Ich denke dabei an die wesentlichen personellen Veränderungen im Verwaltungsrat und in der Führungsspitze der Unternehmung.

Dann erwähne ich die Tatsache, dass wir erstmals über ein ganzes Jahr mit geltendem Leistungsauftrag und funktionierendem Taktfahrplan berichten können. Ich weise auch darauf hin, dass uns erstmals eine neue einstufige Gesamterfolgsrechnung und eine Investitionsrechnung vorgelegt werden. Bis 1982 erhielten wir jeweils eine Betriebs- und eine Gewinn- und Verlustrechnung. Bemerkenswert ist ferner, dass erstmals auch über Konsequenzen aus den Gutachten Hayek und Rühli berichtet wird. Wir finden im Geschäftsbericht und in der bundesrätlichen Botschaft mehrere Hinweise auf Aktionsprogramme und Rationalisierungsmassnahmen. Zudem hat der Verwaltungsrat ein neues Reglement beschlossen, mit dem unter anderem eine Verwaltungsratskommission für Planung und Investitionen geschaffen wurde. Die Aufgabe dieser Kommission besteht in der Beurteilung von diesen Investitionen nach streng betriebswirtschaftlichen Kriterien.

Wenn ich von veränderten Vorzeichen spreche, dann denke ich aber in erster Linie an die aktuellen Entwicklungen in der Verkehrspolitik und an die vergangenen Abstimmungen über die Verwendung der Treibstoffzölle wie über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgaben. Gegenwärtig bewegt die emotionsgeladene Diskussion über den Umwelteinfluss einer Temporeduktion die Gemüter. Weitere Forderungen sind schon angekündigt, und alle laufen darauf hinaus, das Auto zu belasten oder gar zu verketzern. Das Auto wird zwar technisch und vor allem umwelttechnisch höheren Ansprüchen genügen müssen, aber es wird seine Bedeutung als Verkehrsmittel beibehalten. Es ist auch eine Täuschung, zu glauben, der 16. September 1984 sei der Anfang eines neuen Eisenbahnzeitalters. Es wird auch in Zukunft die freie Wahl der Verkehrsmittel und das Nebeneinander verschiedener Verkehrssysteme geben. Unsere nach wie vor günstige Wirtschaftslage und die tendenziell zunehmende Freizeit erzeugen immer mehr Verkehr. Damit wächst die Umweltbelastung. Zugleich haben wir aber an verschiedenen neuralgischen Punkten des Schienen- und Strassennetzes schon wieder neue Kapazitätsgrenzen erreicht, die nach einer Verbesserung und Erweiterung rufen. Wir müssen alle diese Probleme lösen. Dazu brauchen wir sehr bald das Instrument einer koordinierten Verkehrspolitik. Ich bin davon überzeugt, dass dieser Themenkreis bei der Arbeit unseres Parlamentes zu den ersten Prioritäten zu zählen ist.

Wenden wir uns nun aber dem SBB-Jahr 1983 zu. Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge um 170 Millionen Franken. Sie betragen total 3,6 Milliarden Franken. Dagegen wuchsen die Ausgaben lediglich um 103 Millionen auf rund 4 Milliarden Franken. Das Ergebnis konnte damit um 67 Millionen Franken verbessert werden. (Ich werde auf diese scheinbare Verbesserung noch zurückkommen.) Nach allen Abgeltungen resultierte also ein Defizit von 431,7 Millionen Franken.

Die SBB haben im vergangenen Jahr auf vielen Gebieten grosse Anstrengungen zur Erzielung eines besseren Resultates unternommen. Sie sind mit einem modernen Werbefeldzug und mit origineller Öffentlichkeitsarbeit viel mehr als früher in Erscheinung getreten. Die saubere graphische Gestaltung der Werbemittel verdient ebenso ein Lob wie die zahlreichen publikumswirksamen Ideen und Sonderaktionen. Wir können nicht übersehen, dass die straffere Unternehmensführung und die Rationalisierungsbestrebungen in den Zentralen Diensten erste Erfolge zeigten. Es darf auch damit gerechnet werden, dass das 1983 eröffnete Ausbildungszentrum Löwenberg bei Murten in der Personalaus- bildung und Kaderschulung einen festen Platz einnehmen und positive Wirkungen auslösen wird.

Der Bahnkunde konnte im Berichtsjahr von einigen neuen oder verbesserten Angeboten profitieren. Neue Abonnementsarten, Minigruppen- und Abendbillette, Fly-Gepäck und nicht zuletzt der neue Einheitswagen IV steigerten die Attraktivität der Bahn. Ein ganz besonderer Erfolg ist der TGV. Mit den zusätzlichen Verbindungen Genf-Paris hat die Bahn erstmals deutliche Marktanteile zurückerobert und sogar das Flugzeug ernsthaft konkurrenziert. Anfang 1984

Wahlprüfung und Vereidigung

Vérification des pouvoirs et prestation de serment

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1097-1097
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 707

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.