

Elfte Sitzung – Onzième séance

Dienstag, 21. Juni 1988, Vormittag
Mardi 21 juin 1988, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

88.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1987
CFF. Gestion et comptes 1987

Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. April 1988 (BBI II, 593)
 Message et projet d'arrêté du 27 avril 1988 (FF II, 577)

M. Meizoz, rapporteur: Les Chemins de fer fédéraux sont sur la bonne voie. Ils y ont été aiguillés par la grâce du nouveau mandat de prestations, entré en vigueur le 1er janvier 1987, qui dissocie la responsabilité financière pour l'infrastructure et l'exploitation des CFF, l'infrastructure étant du ressort de la Confédération, l'exploitation étant du domaine de l'entreprise. Il en découle que pour les prestations d'économie de marché, les CFF doivent couvrir au moins entièrement les dépenses d'exploitation et prendre à leur charge une partie des coûts d'infrastructure. Ce système permet de mesurer mieux que par le passé la capacité de rendement de l'entreprise.

Cela étant, la Commission des transports et du trafic se plaît à constater que les objectifs financiers visés pour l'exercice 1987 ont non seulement été atteints mais dépassés. C'est ainsi que la contribution d'infrastructure versée à la Confédération, initialement fixée à 211 millions de francs, se monte en définitive à 218,5 millions et que l'excédent des produits se chiffre, en fin de compte, à 23,3 millions de francs, soit 30 millions de francs de plus que prévu. Les efforts considérables fournis pour exploiter davantage les réserves de productivité ont donc porté leurs fruits.

Les choses ont-elles pour autant fondamentalement changé? Certes non. Les comptes 1987, s'ils avaient été habillés à l'ancienne mode, auraient en effet révélé un déficit à peu près identique à celui de l'année précédente, soit 350 millions de francs contre 356 millions. Ce qui a changé, c'est que par la vertu du mandat de prestations, cuvée 1987, il y a désormais un éclairage plus direct sur la réalité économique de l'entreprise, une image plus franche des facteurs extérieurs qui pèsent sur les comptes, une délimitation plus nette entre prestations du secteur libre qui sont assumées par les CFF et prestations du service public qui, supportées par la Confédération, lui ont coûté, en 1987, 1142 millions de francs, soit 100 millions de plus qu'en 1986. Cette manne fédérale a été distribuée aux CFF pour compenser les frais d'exploitation non couverts en matière de trafic régional de voyageurs et de feroutage, 510 millions, pour combler le manque à gagner provoqué par les réductions tarifaires, 56 millions, et enfin au titre de la prise en charge par la Confédération d'une partie des dépenses d'infrastructure, 576 millions.

Le nouveau mandat de prestations constitue donc bien l'élément décisif dans le rééquilibrage des comptes des CFF. En 1987, les CFF ont transporté 256 millions de voyageurs. Jamais encore, dans les annales, un tel chiffre n'avait été atteint; le record de 1964, année de l'Exposition nationale, avec 248 millions de personnes transportées, est pulvérisé. Il

en résulte que le chemin de fer accroît de 3,7 pour cent sa part de marché dans un secteur où la concurrence routière est très vive. Les produits du trafic des voyageurs sont en augmentation de 55,6 millions de francs sur 1986. Pour la troisième année consécutive, ils sont supérieurs à ceux du trafic des marchandises.

Ce bon résultat est dû à une politique de promotion du rail, dynamique, moderne, bien ciblée. Les innovations introduites en matière d'horaire, de tarif, de confort y ont sans doute contribué de manière décisive. L'abonnement demi-prix à 100 francs connaît un succès sans précédent. Il a la cote chez les détenteurs d'un permis de conduire qui, avec 54 pour cent contre 36 pour cent l'année précédente, constituent le groupe d'acheteurs dominant. La structure d'âge des abonnés s'est également modifiée. La tranche des 26 à 64 ans, avec 62 pour cent, est la mieux représentée. En revanche, celle des plus de 65 ans se rétrécit: 25 pour cent aujourd'hui sur environ 1,4 million d'abonnements contre 60 pour cent en 1986 sur environ 500 000 abonnements délivrés. Cette évolution est intéressante. Elle confirme que la formule est bonne, attractive, qu'elle séduit les milieux les plus divers de la population.

Dans le trafic des marchandises, les CFF vivent des heures plutôt moroses. Les tonnes transportées sont en baisse. Les recettes sont inférieures à ce qu'elles étaient au cours de chacune des trois années précédentes. Il s'en faut de 56 millions de francs pour que les prévisions budgétaires soient réalisées. Cette évolution est déterminée surtout par le fléchissement observé dans le trafic international – importations, exportations, transit. Les conséquences en sont d'autant plus sévères que ce trafic international procure environ les 50 pour cent des produits du transport des marchandises. Le marasme dans l'industrie sidérurgique, la contraction de la demande intérieure d'huiles minérales, les grèves à la SNCF et les intempéries de l'été 1987 ont pesé lourd dans ce résultat décevant. La vivacité de la concurrence et les concessions sur les prix qui en ont découlé ont également contribué à l'affaiblir.

La déréglementation du marché européen des transports, telle qu'elle se profile à l'horizon de 1992, posera de nouveaux et difficiles problèmes aux CFF. La lutte pour les parts de marché se fera encore plus âpre. Face à cette situation préoccupante, les CFF ne restent pas inactifs. Ils entendent relever le défi par la mise en oeuvre d'un certain nombre de mesures. C'est ainsi que, dans les limites de leur projet «Cargo 2000», ils examinent l'avenir du trafic des marchandises sur les plans de l'organisation future du trafic des wagons complets – du perfectionnement des techniques en trafic combiné rail-route – de l'automatisation, dans le but de simplifier et d'accélérer le déroulement du trafic et les processus administratifs.

On doit déplorer que, dans ce domaine, faute de personnel spécialisé en suffisance, les CFF accumulent un grand retard dans la réalisation de leurs projets.

Le premier objectif de ces mesures est un raccourcissement substantiel de la durée de transport. La promotion de la construction de voies de raccordement fera aussi l'objet d'une attention majeure. Mais, il faut en être conscient, seuls seront décisifs pour l'avenir du trafic des marchandises le renforcement de la coopération entre réseaux européens et l'amélioration de notre offre.

Dans cette perspective, le percement d'un tunnel ferroviaire sous les Alpes n'en devient que plus urgent. Je souligne, à cet égard que, dans un rapport tout récent puisqu'il est daté du 23 mars 1988, le Comité économique et social des Communautés européennes, s'exprime comme il suit sur ce problème: «Le rythme de réalisation est inadéquat, compte tenu des prévisions en matière d'augmentation de trafic».

J'en viens maintenant aux investissements. Les investissements à charge de l'entreprise avec 1,022 milliard de francs, ou 105 millions de moins que prévu au budget, marquent un temps d'arrêt. L'écart est important. Il est trop important à l'heure où les CFF éprouvent le besoin d'investir beaucoup et rapidement. Des retards dans l'établissement de projets et la multiplication des recours contre les projets de construc-

tion en sont la cause principale. Tout donne à penser que la mise en oeuvre de RAIL 2000 se heurtera à des obstacles de même nature.

Le marché intérieur a bénéficié à raison de 97 pour cent des commandes de matériel et de travaux de construction. Leur répartition régionale n'est pas connue, les CFF ne disposant pas de moyens pour l'identifier.

Au sens de la Commission des transports et du trafic, il serait souhaitable que les CFF se dotent d'instruments de mesure adéquats pour éclairer ce problème.

En raison des difficultés de recrutement, l'effectif moyen du personnel avec 37 210 agents a été de 504 unités inférieure au plafond autorisé. Les postes vacants sont nombreux. La direction générale souffre d'un manque de spécialistes en informatique, d'ingénieurs et de techniciens. Les services extérieurs: gares, accompagnement des trains, travaux, etc., où plus de 900 emplois ne sont pas pourvus, ne sont pas mieux lotis. La pénurie de personnel a conduit à une accumulation de jours de repos et d'heures supplémentaires non compensés. Ces arriérés correspondent à environ 500 collaborateurs/année.

Les CFF s'efforcent d'assainir la situation en adoptant des dispositions diverses visant notamment à accélérer le processus de rationalisation des tâches, à introduire de nouvelles méthodes de travail, à intensifier la campagne de recrutement, à favoriser les engagements à temps partiel, à réduire la durée d'apprentissage pour certaines formations, à engager davantage de femmes, celles-ci ne représentant actuellement que les 5 pour cent environ du personnel permanent, enfin, à embaucher des frontaliers à Genève et à Bâle. Des négociations sont en cours à ce sujet.

Je précise encore que les CFF ont à leur service près de 2200 travailleurs étrangers, soit environ les 7 pour cent de l'effectif global.

S'agissant de la retraite flexible, on note une certaine retenue de la part des agents en âge de faire usage de la faculté qui leur est offerte, depuis le 1er janvier 1988, de mettre un terme à leur activité professionnelle avant 65 ans. Le taux de départ, estimé à 35 pour cent avant l'entrée en vigueur des statuts modifiés de la caisse de pensions est, en réalité, d'environ 20 pour cent et même un peu moins. En ce qui concerne les frais de personnel, avec 2,5 milliards, ils n'atteignent pas le montant budgétisé. Ils représentent les 55 pour cent des charges totales. Cette proportion est d'autant plus satisfaisante qu'elle est la plus faible enregistrée depuis au moins une décennie.

La récente décision du conseil d'administration des CFF, décision de principe, de majorer de 7,2 pour cent en moyenne les tarifs voyageurs à partir du 1er avril 1989, peut être accueillie favorablement. Nul ne conteste, en effet, la nécessité pour l'entreprise de couvrir au moins le renchérissement intervenu depuis 1985. Elle ne constitue pas une surprise, le Conseil fédéral ayant déjà annoncé la couleur dans son message sur les comptes 1987.

La capacité de maintenir à un niveau acceptable le montant de la contribution d'infrastructure, que les CFF doivent verser à la Confédération, en dépend très directement. Ce modeste rajustement tarifaire répond donc aux impératifs d'une saine gestion financière de l'entreprise.

Je conclus en vous invitant, au nom de la commission unanime, à approuver les comptes, le bilan et le rapport de gestion des CFF pour l'exercice 1987, en votant l'arrêté fédéral tel qu'il vous est proposé.

Müller-Meilen, Berichterstatter: Rechnung und Geschäftsbericht 1987 der SBB beruhen erstmals auf dem neuen Leistungsauftrag 1987. Die Zahlen sind also mit früheren Rechnungsabschlüssen nur bedingt vergleichbar. Vor allem haben Bundesrat und Bundesversammlung der SBB mit dem Voranschlag 1987 erstmals ein klares unternehmerisches Ziel gesetzt. Die SBB sollten bei ausgeglichener Rechnung einen Beitrag von 211 Millionen Franken an die Infrastrukturaufwendungen entrichten. Die SBB haben dieses Ziel erreicht; sie haben es sogar übertroffen; denn sie haben bei einem Aufwand von rund 4,5 Milliarden einen Infrastruk-

turbeitrag von 218 Millionen Franken erarbeitet und zudem einen Ertragsüberschuss von 23 Millionen auf die neue Rechnung vortragen können. Das Rechnungsergebnis ist deshalb als erfreulich zu bezeichnen. Vor allem ist bemerkenswert, dass die Zahl der beförderten Personen um 12,7 Prozent gegenüber der Rechnung 1986 zugenommen hat. (Es sind zwei verschiedene Zahlen dazu in der Botschaft; die Zahl 12,7 Prozent ist richtig.) Die Zahl der Personenkilometer hat sogar um 14,5 Prozent zugenommen. Der Marktanteil der Bahnen hat seit den Fahrplanverdichtungen und den Tarifmassnahmen im Sommer 1986 um 3,7 Prozent zugenommen. Dies wurde möglich bei einem Personalbestand von 37 210, der «nur» um 0,5 Prozent höher ist als 1986, um rund 200 Männer und Frauen. Schon an dieser Stelle ist dem zu einem guten Teil recht strapazierten Personal der Dank der Bundesversammlung auszusprechen.

Weniger erfreulich ist allerdings die Entwicklung im Güterverkehr, der 1987 rückläufig war. Es wurden 1,5 Prozent weniger Tonnen befördert als 1986, 2,2 Prozent weniger Tonnen-Kilometer gefahren. Der Güterverkehr bleibt das Sorgenkind der SBB; darauf wird zurückzukommen sein. Erfreulich ist, dass die Betriebsproduktivität, d. h. die gefahrenen Zugskilometer pro Arbeitsstunde, weiter gestiegen ist, um nicht weniger als 6,9 Prozent, und die sogenannte Verkehrsproduktivität, die die beförderten Personen und Güter pro Arbeitsstunde wiedergibt, sogar um 9,4 Prozent.

Die massiven Angebotsverbesserungen im Personenverkehr haben durchaus eine Steigerung der Nachfrage bewirkt, stieg doch die Auslastung um 2,1 Prozent. Es muss zudem vermerkt werden, dass die SBB sämtliche unwetterbedingten Ertragsausfälle aus eigener Kraft im Rahmen der Zielvorgabe decken konnten. Die Investitionen konnten auf 1,2 Milliarden, um rund 3,5 Prozent, angehoben werden, was zweifellos erfreulich ist.

Die Rechnung ist trotz unverkennbar positiver Zeichen kein Anlass, um in Euphorie zu verfallen. Der Verkehrsertrag insgesamt ist um 140 Millionen zurückgegangen. Der Gesamtkostendeckungsgrad ohne Infrastruktur ist von 84,8 auf rund 80 Prozent gesunken. Die gesamte finanzielle Leistung des Bundes an die SBB ist um rund 100 Millionen von 1036 auf 1142 Millionen im Jahre 1987 gestiegen. Das sind rund 180 Franken pro Einwohner. Davon entfallen auf die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im regionalen Personenverkehr 495, im Huckepack 15, auf die vom Parlament beschlossenen Tarifierleichterungen 55 Millionen. Der grösste Teil des Restes entfällt auf die gemäss Leistungsauftrag erbrachte Infrastrukturleistung: 576 Millionen Franken. Die Mehrleistungen des Bundes gehen also teilweise auf Beschlüsse des Parlamentes zurück.

Ein weiterer Punkt kann bei der Beurteilung des Budgets nicht übersehen werden. Das Budget 1987 ging von dem für die SBB bewilligten Sollbestand des Personals aus. Das entsprach 37 714 Mitarbeitern. Tatsächlich beschäftigt wurden im Jahresdurchschnitt jedoch nur 37 210 Mitarbeiter, also rund 500 weniger. Im Frühling 1988 betrug der Unterbestand sogar rund 900. In den letzten Jahren konnte der Sollbestand nie ganz ausgeschöpft werden. Es mussten allerdings erheblich mehr Ueberstunden bezahlt werden. Dennoch liegt hier eine stille Budgetreserve, die es den SBB erleichtert und auch künftig erleichtern wird, gute Rechnungsabschlüsse vorzuweisen; denn die Personalausgaben machen rund 55 Prozent des gesamten Aufwandes aus. Die Frage, wieweit diese Reserve bei der Budgetierung gehen soll, ist umstritten. Zumindest sollte sie jeweils ausgewiesen werden, damit eine realistische Beurteilung des Rechnungsergebnisses möglich ist.

Der gute Rechnungsabschluss 1987 kann auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die längerfristigen Finanzperspektiven schlecht sind. Der Mittelfristplan hat dies bereits klar gemacht. Der Infrastrukturbetrag der SBB zeigt deutlich sinkende Tendenz an; er soll 1988 noch 121 Millionen betragen, um von 1989 an praktisch auf Null abzusinken. Die Bundesleistungen sollen jedoch ansteigen auf rund 1700 Millionen bis zum Jahre 1993, nicht zuletzt auch eine Folge des Beschlusses für die «Bahn 2000». Die Gründe

liegen also einerseits in den nur wenig steigenden Erträgen im Personenverkehr trotz massiver Verkehrszunahme. Die Schere zwischen Aufwand und Ertrag hat sich auch im Personenverkehr weiter geöffnet; vor allem aber sind die düstern Perspektiven im Rückgang des Güterverkehrs und in den vom Parlament und Volk beschlossenen zusätzlichen Investitionen begründet. Die Aussicht auf die Liberalisierung des Güterverkehrs in der EG von 1992 an kann diese Perspektiven nur weiter verdunkeln. Die SBB haben diese gefährliche Entwicklung erkannt. Sie sind in der Verkehrskommission schon bei der Beratung des Mittelfristplans aufgefordert worden, ihre Anstrengungen zu verstärken, um ihre Stellung im Güterverkehr behaupten zu können.

Neue Strategien sind in Ausarbeitung: Cargo 2000, Cargo X, der kombinierte Verkehr Schiene-Strasse in der Schweiz, dann der Ausbau von Cargo Domizil mit einer Automatisierung des Güterablaufs, die Entwicklung des kombinierten Transitverkehrs. Die Kapazität des Huckepacks ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Auf der Gotthardlinie wird immerhin die Tunnelhöhe für Lastwagenzüge auf 3,8 m ausgebaut, für Sattelanhänger auf 3,9 m. Entscheidend wird aber sein, dass es den Bahnen gelingt, beim Güterverkehr die Reisezeit zu vermindern, die Serviceleistungen zu verbessern und die Pünktlichkeit zu erhöhen. Auch beim Marketing liessen sich noch erhebliche Verbesserungen anbringen. Nur schon die Bewahrung ihrer heutigen Stellung im Güterverkehr ist für die SBB und die Bahnen überhaupt eine grosse Herausforderung, zu deren Bewältigung es höchster Anstrengungen bedarf. Es wird in vielen Fällen eine grössere Flexibilität und Kundenfreundlichkeit nötig sein, um gewisse strukturelle Nachteile des Schienentransports und nicht zuletzt auch die zeitlichen Verzögerungen vermeiden zu können. In dieser Hinsicht bleibt vieles zu tun.

Ein ganz wichtiger Punkt ist die Förderung der Anschlussgeleise. Ueber 80 Prozent des inländischen und des Import-Export-Volumens der SBB wickeln sich über Anschlussgeleise ab. Die Förderung der Anschlussgeleise ist heute sogar mit Treibstoffgeldern möglich. Es mag einzelne Fälle geben, in denen gebaute Anschlussgeleise ungenügend ausgenutzt werden. Das sollte aber nicht hindern, dass im Bundesamt für Verkehr den Anschlussgeleisegesuchen grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird, was mir nicht immer der Fall zu sein scheint. Die Aeusserung in der Botschaft, die Treibstoffzollgesetzgebung bewirke eher eine Konsolidierung denn eine Verstärkung der Förderung der Anschlussgeleise, verspricht nicht den Willen oder gar die Dynamik, die man in dieser wichtigen Frage wünschen würde.

Die unerfreulichen Perspektiven der SBB-Rechnung haben es unvermeidlich gemacht, dass die SBB, die Privatbahnen und die Reisepost auf den 1. April 1989 eine vor allem teuerungsbedingte Tarifierpassung um durchschnittlich 7,2 Prozent vornehmen wollen, wie sie am letzten Donnerstag angekündigt haben. Dabei soll das Halbtaxabonnement unverändert 100 Franken kosten. Ohne eine Tarifierpassung würde wohl nicht nur der Infrastrukturbeitrag der SBB auf null absinken, sondern er würde in den folgenden Jahren sogar «negativ» werden. Damit könnten nicht einmal die Betriebskosten nach Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen gedeckt werden. An eine solche Möglichkeit hat man bei der Ausarbeitung des Leistungsauftrages überhaupt nicht gedacht. Deshalb müsste ein negativer Infrastrukturbeitrag wohl als Defizit auf die neue Rechnung vortragen werden, womit die SBB wiederum in eine permanente Schuldenwirtschaft hineinschlitterten. Soweit dürfen wir es im Interesse der SBB, ihres Ansehens, aber auch des Personals wohl nicht kommen lassen. Es braucht höchste unternehmerische Anstrengungen der Leitung, zusammen mit dem ganzen Personal, um die finanzielle Entwicklung der SBB unter Kontrolle zu behalten. Vor allem braucht es eine kreative und kundenfreundliche Politik im Bereich Güterverkehr.

Das sind die dunklen Wolken der Zukunft. Heute dürfen wir uns noch der heitern Gegenwart erfreuen, auch wenn die Schwalbe der Rechnung 1987 höchstwahrscheinlich keinen

Sommer machen wird. Freuen wir uns aber über den gegenüber dem Budget besseren Abschluss.

Die einstimmige Verkehrskommission beantragt Ihnen, Rechnung und Geschäftsbericht der SBB zu genehmigen.

Präsident: Es folgen die Fraktionssprecher. Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie dem Bundesbeschluss über Rechnung und Geschäftsbericht der SBB zustimmt.

M. Etique: Nous avons examiné avec intérêt le rapport de gestion et les comptes 1987, ces derniers établis pour la première fois selon le mandat de prestations. Désormais donc, la distinction est faite entre le compte de résultats de l'entreprise et le compte de l'infrastructure. La Confédération assume les charges d'intérêts, d'amortissement, d'entretien de l'infrastructure. En contrepartie, les CFF versent pour cette dernière une contribution.

Nous constatons avec plaisir que les CFF ont été en mesure de verser la contribution fixée par le Conseil fédéral. Cette contribution a même été dépassée de 7,5 millions de francs auxquels on peut ajouter un petit excédent de produits de 23 millions. Les indices de productivité de l'exploitation, de productivité du trafic et d'utilisation étant tous en hausse, on peut donc admettre, avec le Conseil fédéral, que notre grande régie a mis à profit toute sa capacité de production, remplissant ainsi le mandat de prestations 1987.

Toutefois, les chiffres et les faits ne doivent pas nous plonger dans un état d'esprit par trop euphorique s'agissant de l'autonomie financière de notre grande régie. Ce n'est en effet pas demain la veille du jour où elle pourra se passer des contributions fédérales qui se sont élevées en 1987 à 1142 millions de francs pour la couverture des charges occasionnées par le transport régional des voyageurs, le ferroutage, les réductions tarifaires, les prestations pour l'infrastructure.

Il est bon de rappeler les efforts consentis en faveur des Chemins de fer fédéraux, non pas en la forme d'un quelconque reproche que nous pourrions leur adresser, mais pour mettre en évidence que la route, comme d'aucuns le prétendent, est bien loin d'être la seule bénéficiaire de notre bienveillante sollicitude.

Dans l'appréciation du résultat financier pour 1987, il faut enfin relever que le bon résultat obtenu est dû à une diminution des charges par rapport au budget, de moins de 60 millions de francs, et non pas, bien malheureusement, à une augmentation des produits, lesquels ont été en-deçà des prévisions budgétaires à raison de 36 millions. Si les mesures tarifaires de promotion du trafic public ont provoqué une intéressante augmentation de 12 pour cent du nombre de personnes transportées, on peut regretter, et nous le faisons, que les recettes financières n'évoluent pas en proportion puisqu'elles restent, à peu de choses près, au niveau de l'année précédente.

Quant au trafic des marchandises, on ne peut que constater sa lente et régulière dégradation, ce qui rend d'autant plus nécessaire l'élaboration de nouvelles offres, notamment en matière de trafic combiné et de ferroutage, si nous voulons éviter un contournement de notre pays par le trafic de transit nord-sud.

S'agissant des difficultés de recrutement du personnel telles qu'elles sont signalées dans le rapport de gestion, notre groupe y voit un signe de la reprise conjoncturelle, accompagné d'un certain assèchement du marché, plutôt qu'un manque d'intérêt pour les professions du chemin de fer. Nous invitons les CFF à faire un effort accru de prospection et de recrutement en direction des régions périphériques qui disposent, elles encore, d'une certaine réserve de main-d'oeuvre.

Enfin, nous prenons acte avec intérêt du projet de vérification des normes d'investissement quant à leur rapport optimal entre une sécurité maximale, une adéquation aux coûts de la clientèle et des coûts minimaux.

Le groupe radical vous propose d'accepter l'arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des CFF pour l'exercice écoulé.

Frau Diener: Das Rechnungsergebnis 1987 beruht erstmals auf dem neuen Leistungsauftrag und wurde darum auch mit einer gewissen Spannung erwartet. Es ist erfreulich, dass die Erfolgsrechnung der SBB mit einem Ertragsüberschuss abschliesst. Die Tarifierleichterungen im Personenverkehr haben sich positiv auf die Anzahl der beförderten Reisenden ausgewirkt. Auch wenn dadurch der Ertrag pro Personenkilometer leicht abnahm, müssen diese Vergünstigungen unbedingt beibehalten werden. Der dadurch erfolgte Umsteigeeffekt war im gesamten gesehen bescheiden. Das ist wohl ein typisch schweizerisches Merkmal: Gut Ding will Weile haben bei uns. Es gilt also, nicht voreilige Schlüsse zu ziehen, im Gegenteil. Der eingeschlagene Weg muss konsequent weiterverfolgt werden. Dazu gehören: Tarifierleichterungen, ein attraktives Leistungsangebot und flankierende politische Massnahmen, um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr wirksam zu fördern.

Gleichzeitig darf auch nicht vergessen werden, dass die SBB punkto Investitionen auf magere Jahrzehnte zurückblicken müssen. Auch aus diesem Aspekt heraus dürfen heute die Erwartungen nicht zu hoch gesteckt werden.

Ein Sorgenkind der SBB ist der Güterverkehr. Eine Abnahme an Tonnagen und Erträgen wurde im letzten Jahr verzeichnet. Weitere Einbussen werden im Zusammenhang mit dem freien EG-Binnenmarkt und der angekündigten Liberalisierung des Verkehrs erwartet. Diese Entwicklung kann nicht hingenommen werden. Neue Angebotskonzepte müssen die Marktposition der SBB verstärken und unsere Strassen vom Güterfernverkehr entlasten. Die Geschwindigkeit der Gütertransporte ist anzuheben. Die Lagerzeiten an den Grenzstationen sind zu verkürzen, und ganz allgemein gilt es, die Leistungskomponenten zu steigern. Cargo X, das neue kombinierte Verkehrskonzept der SBB verspricht, ein Schritt in der richtigen Richtung zu sein.

Zur Bewältigung der anstehenden Probleme wünscht die grüne Fraktion dem SBB-Management noch etwas mehr Unternehmungsgeist und etwas mehr Phantasie. Sie erwartet von Bundesrat und Parlament die politische Unterstützung; denn der Güterfernverkehr gehört auf die Schiene, auch wenn die KVP abgelehnt wurde.

Noch ein Wort zu den Tarifaufschlägen im Personenverkehr im nächsten Frühjahr. Auch wenn diese aus finanziellen Überlegungen gerechtfertigt sind, scheinen sie der grünen Fraktion politisch unklug. Der sich doch recht zögernd einstellende Wille zum Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr sollte eigentlich nicht noch zusätzlich von finanziellen Überlegungen gebremst werden.

Müller-Wiliberg: Mit dem Inkrafttreten des neuen Leistungsauftrages haben sich wesentliche Änderungen in der Rechnungsauslegung ergeben. Der gute Rechnungsergebnis darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Güterverkehrsertrag und der Nebenertrag deutlich hinter den Erwartungen zurückblieben. Der Verkehrsertrag, das Aushängeschild der SBB, liegt knapp über 3 Milliarden Franken. Sein Gesamtertrag beträgt rund 64 Prozent und liegt wegen der Tarifvergünstigungen – trotz der um 30 Millionen höher liegenden Zahl der beförderten Personen – 140 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr. Ob die vom SBB-Verwaltungsrat beschlossenen Tarifmassnahmen wieder rückläufige Personenbeförderungen zur Folge haben, wird die nächstjährige Abrechnung zeigen.

In unserer Fraktion wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass das bessere Abschneiden der SBB-Rechnung vor allem auf den niederen Personalbestand zurückzuführen ist. Dieser lag tatsächlich 500 Personen unter dem Budgetposten, und die Teuerung wurde um ein Prozent unterschritten. Der ausgewiesene Personenmehrverkehr dürfte deshalb fast ausschliesslich durch Tarifierleichterungen erkaufte worden sein.

Erfreulich ist, dass im letzten Rechnungsjahr 75 Millionen Franken mehr als im Vorjahr investiert wurden. Hier besteht nach wie vor ein Nachholbedarf.

Gesamthaft betrachtet dürfen wir feststellen, dass sich die Unternehmensleitung der SBB bemühte, einen guten

Ertragsabschluss zu erwirtschaften. Auch das Personal erfüllte seine Aufgaben im allgemeinen kundenfreundlich. Sorgen bereitet uns die mengen- und ertragsmässig rückläufige Tendenz beim Güterverkehr und die oft sehr langen Transportzeiten. Ob mit der Beteiligung der SBB an der Transportfirma Castelletti der richtige Weg eingeschlagen wurde, ist fragwürdig und könnte zu einem Bumerang führen. Für Diskussionen in diesem Bereich ist sicher gesorgt. Unser Bestreben im Parlament muss sein, die Finanzlage der SBB langfristig günstig zu beeinflussen, das heisst, die Ertragskraft zu steigern. Um das zu erreichen, muss das günstige Verhältnis in bezug auf Tarifierleichterungen und Umsteigeeffekt gefunden werden. Auch das Leistungsangebot muss längerfristig unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit stehen. Nur so kann «Bahn 2000» schlussendlich einen Ertragseffekt auslösen.

In diesem Sinne stimmt die SVP-Fraktion dem SBB-Geschäftsbericht und der Rechnung 1987 zu.

Dünki: Unsere Fraktion ist erfreut darüber, dass es den Schweizerischen Bundesbahnen von Jahr zu Jahr wieder besser geht, und dies nicht nur im finanziellen Bereich, sondern auch im Ansehen und in der Stellung als das bedeutendste Transportunternehmen in der Schweiz.

Das von den Kommissionsreferenten geschilderte Rechnungsergebnis darf sich wirklich sehen lassen. Die SBB haben den an sie gestellten Auftrag im Jahre 1987 erfüllt, sogar gut erfüllt. Der neue Leistungsauftrag, das revidierte SBB-Gesetz sowie die Tarifierleichterungen haben sich bewährt. Die Anstrengungen haben sich auf der ganzen Linie gelohnt.

Mit unseren Bundesbahnen geht es wieder aufwärts. Darüber sollten wir uns wirklich freuen. Selbstverständlich muss der neue Leistungsauftrag noch weiter verbessert werden. Dies ist ein Dauerauftrag. Schwachstellen sind sukzessive auszumergen. Der Qualitätsstandard muss stets aufgewertet werden; Stillstand wäre ein Rückschritt. Was ganz besonders betont werden muss: Das SBB-Personal aller Stufen setzt sich voll und ganz für das Unternehmen ein. Unsere Fraktion spricht ihm dafür Dank und Anerkennung aus. Die gute Führung kann ihr Ziel nur erreichen, wenn sie sich auf eine gute, zuverlässige und pflichtbewusste Mannschaft verlassen kann. Diesen Anforderungen ist das gesamte Personal auch im letzten Jahr gerecht geworden. Die SBB-Rechnung, die besser als erwartet abgeschlossen werden konnte, darf aber nicht nur aus kaufmännischer Sicht beurteilt werden. Nicht die Rendite oder die möglichst kleinen Defizite dürfen bei der Betrachtungsweise im Vordergrund stehen. Die SBB sind kein privates Unternehmen, das einzig und allein zum Ziel hat, möglichst viel Geld zu erwirtschaften. Unsere Bundesbahnen erfüllen im Dienste der Allgemeinheit eine grosse Aufgabe. Je mehr Leute sie befördern, je mehr Güter sie transportieren, je besser sie ausgelastet sind, desto mehr wird zur Schonung der Umwelt beigetragen. Dieser wichtige Aspekt gerät bei der Rechnungsabnahme gerne in Vergessenheit.

Der Umsteigeeffekt, der mit den Tarifierleichterungen bezweckt wurde, ist noch in vollem Gange. Er soll und darf nicht gestoppt werden. Im Personenverkehr kann eine ganz beträchtliche Zunahme registriert werden. Dabei spielt es keine Rolle, dass die Erträge nicht in gleichem Masse Schritt gehalten haben. Wichtig ist, dass immer mehr Leute die Bahn anstatt das Auto benützen. Diese Kunden sind auch in Zukunft zufriedenzustellen; dann werden sie der Bahn die Treue halten.

Diese Investition wird sich längerfristig auch in Franken und Rappen auszahlen. Nicht zusammengezählt und bilanziert werden kann, dass unsere Umwelt wesentlich weniger strapaziert wird, wenn monatlich mehr Personen zur Arbeit, für Besuche, Ferien, Geschäftsreisen die Bahn benützen und das Auto zu Hause lassen.

In diesen Bestrebungen ist die Bahn in erster Linie zu unterstützen. Nur wenn die Bahnen noch attraktiver werden, werden sie zu einer echten Alternative zum Individualverkehr.

Aus diesem Grunde wehre ich mich heute schon gegen die vom Verwaltungsrat bereits beschlossene Tarifierhöhung. Rechnerisch, teuerungsbedingt und nach den kaufmännischen Prinzipien wäre eine Tarifanpassung durchaus am Platze, das gebe ich gerne zu. Psychologisch ist sie aber weit verfehlt. Damit stoppen wir das sich in Gang befindliche Umsteigen. Wir dürfen die Bahnen nicht isoliert betrachten. Die Gesamtkosten- und Nutzenrechnung ist einzig und allein massgebend.

Die schweizerischen Bahntarife sind im Vergleich zum Ausland jetzt schon hoch. Bei den Gütertarifen passen wir uns zwangsläufig den internationalen Wettbewerbsbedingungen an. Hier ist die Unternehmung flexibel. Besser eine kleinere Rendite als weniger Aufträge! Gleiches sollte auch für den Personenverkehr gelten.

Die Einführungstarife sollten unbedingt nochmals ein bis zwei Jahre beibehalten werden, auch auf die Gefahr hin, dass wieder eine rote Zahl geschrieben werden muss. Von zwei Uebeln sollte man das kleinere wählen. Das wäre staatspolitisch klug.

Noch ein weiteres Anliegen habe ich zu vertreten: Ich bin zwar in dieser Sache bereits mit einem Vorstoss an den Bundesrat gelangt. Die Bundesbahnen müssen in rascherem Tempo dem Lärmproblem Herr werden. Was man vom Auto oder von der Strasse verlangt, sollte auch für die Bahnen im allgemeinen Gültigkeit besitzen. Für eine grosse Bevölkerungsschicht verursachen die Bahnen zuviel Lärmimmissionen. Daher sind die alten Wagen viel rascher, als dies jetzt geschieht, umzurüsten. Das neue Rollmaterial hat sich bewährt und ist gut. Ein Intercity-Zug wird von den Geleisewohnern als Wohltat empfunden, wenn er nicht auch noch einen alten Postwagen mitführt.

Ich bitte daher den Bundesrat, den SBB-Verwaltungsrat, die Generaldirektion und alle verantwortlichen Organe, auch den Umrüstefahrplan zu verdichten. Das halbe Schweizervolk wäre hierfür äusserst dankbar.

Unsere Fraktion stimmt dem Geschäftsbericht und der Jahresrechnung 1987 der SBB zu, verbunden mit dem Dank an alle, die zum guten Gelingen des Unternehmens beigetragen haben. Auch wenn der Verfassungsartikel über die koordinierte Verkehrspolitik abgelehnt wurde – und gerade deswegen –, soll das Motto weiterhin Gültigkeit besitzen: «In Zukunft die Bahn.»

Schmidhalter: Ich möchte kurz auf die Personalprobleme hinweisen: 1987 verzeichneten die SBB gegenüber dem Kostenvoranschlag einen Personalunterbestand von 500 Bediensteten. Zum Vergleich diene, dass dieser Unterbestand auf den 1. März 1988 sogar auf 920 Personen und 473 Mannjahre für nicht bezogene Ruhe- und Rasttage anstieg. Dieser Personalunterbestand ist allerdings ein theoretischer. Er stützt sich auf einen budgetierten Personal-Sollbestand ab. Zurückzuführen ist er auf Rekrutierungsschwierigkeiten, aber auch auf Rationalisierungsmassnahmen.

Die Fraktion ist mit dem Vorschlag der SBB einverstanden, diesbezüglich keine stillen Reserven im Kostenvoranschlag einzubauen, aber für die Rückstände für nicht bezogene Ruhe- und Rasttage eine Rückstellung zu machen.

Die Rekrutierungsschwierigkeiten bestehen scheinbar in allen drei Kreisen. Was ist dagegen zu tun? Unserer Ansicht nach sind die Rekrutierungskampagnen allgemein auszubauen und vor allem massgebend auf die Rand- und Berggebiete auszudehnen. Eine zusätzliche Möglichkeit würde darin bestehen, vermehrt Zugbegleitungspersonal auf Orte zu konzentrieren, wo diese Rekrutierungsschwierigkeiten kleiner sind. Bei dieser Gelegenheit möchten wir dem SBB-Personal auf allen Stufen für die grosse und gute geleistete Arbeit unseren Dank aussprechen. Mit Unterschreitung der budgetierten Soll-Bestände wurden in erster Linie im Personenverkehr Mehrleistungen erbracht, die sich sehen lassen dürfen.

Leistungen des Bundes: Herr Bundesrat Ogi hat in der Kommission ausgeführt, die unbestreitbaren Erfolge, welche die SBB mit der Rechnung 1987 nachweisen, dürften nicht über das Problem der sinkenden Ertragskraft und

zugleich der steigenden Finanzbedürfnisse hinwegtäuschen. Den Beweis hierfür ergeben die Zahlen. Der Bund hat einen Beitrag an die Infrastruktur von 576 Millionen geleistet: im regionalen Personenverkehr Huckepack und Autoverlad Simplon 511 Millionen, Tarifermässigungen, Uebernahme durch den Bund 55 Millionen. Es entstanden total Ausgaben für den Bund von 1 142 000 000 Franken. Dies sind immerhin 106 Millionen mehr als 1986, und es fehlt in diesen Zahlen noch die theoretische Verzinsung des Dotationskapitals. Die immer wieder verlangten gleich langen Spiesse werden erreicht. Diese Berechnung wird selbstverständlich von den SBB beanstandet. Sie begründen es damit, dass die Verbilligung für den Huckepack die Tarifierleichterungen und den Autoverlad nicht den SBB angelastet werden können. Dies stimmt, aber der Bund ist trotzdem verpflichtet, diese vom Parlament beschlossenen Beiträge an die SBB zu zahlen und daher als Aufwand zu deklarieren. Der Leistungsauftrag: Der Festlegung des SBB-Anteils am Infrastrukturaufwand kommt eine besondere Bedeutung zu. Die SBB beantragen diesen Anteil, und das Bundesamt für Verkehr überprüft diesen. Bundesrat Ogi hat in der Kommission bestätigt, dass bis heute beim Bundesamt für Verkehr kein fester Massstab für die Festlegung dieser Beiträge vorliege. Laut Leistungsauftrag sollte ab 1987, gültig für drei Jahre, auf eine feste Summe umgestellt werden. Die Verkehrskommission und mit ihr unsere Fraktion sind der Meinung, dass dieses Problem noch vertieft studiert werden muss. Es sollen Mittel und Wege aufgezeigt werden, die erlauben, diesen Beitrag so festzulegen, dass die unternehmerische Leistung der SBB gesteigert werden kann. Im Kostenvoranschlag 1988 wird dieser Betrag mit 121 Millionen – reduziert um 100 Millionen gegenüber 1987 – angegeben.

Die SBB geben als Erklärung für diese Reduktion an, dass die Teuerung auf 2 Prozent geschätzt werde und die Tarife nicht angepasst werden konnten. Im Mittelfristplan wird der Beitrag sogar auf Null reduziert. Die Generaldirektion hat unmissverständlich erklärt, dass in der Zukunft ein Investitionsbeitrag nur geleistet werden kann, wenn die Tarife auf den 1. Juni 1989 der Teuerung angepasst werden, was inzwischen erfolgte.

Kombinierter Verkehr: Der Problembereich kombinierter Verkehr – das heisst Huckepack und Container – wurde in der Fraktion mehrfach aufgegriffen. Das Bundesamt für Verkehr erteilte in der Kommission allzu optimistischen Erwartungen einen Dämpfer. Es gab bekannt, dass eine Erweiterung der Bahntunnel-Profile für die Beförderung von Lastwagen mit Eckhöhen von 4 m und mehr im Huckepacksystem aus Kostengründen sowie auch aus betrieblicher Sicht nicht möglich seien. Die umfangreichen Bauarbeiten würden den Bahnbetrieb auf der Gotthardlinie erheblich stören, und man konzentriert sich ja bei diesem kombinierten Verkehr nur auf die Gotthardlinie.

Andere Massnahmen sind leider nicht in Prüfung. Es liegt auf der Hand, dass wir uns mit einer solchen Antwort nicht zufrieden geben können. Diese Probleme sollten nicht längerfristig mit einer Eisenbahn-Alpentransversale, welche im Minimum 15 bis 25 Jahre Bauzeit erfordert, gelöst werden, sondern sofort und mittelfristig einer Lösung zugeführt werden.

Positiv ist zu erwähnen, dass mit den Massnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage der SBB auch der Güterverkehrsbereich mit «Cargo 2000», «Cargo X», Automatisierung etc. bearbeitet wird. Die Generaldirektion wird anlässlich der Behandlung des SBB-Kostenvoranschlags 1989 vertiefte Ausführungen über diese neuen Konzepte im Güterverkehr unterbreiten. Warten wir also!

Diverse Fragen: In der Fraktion wurde das Kapitel Liegenschaften der SBB aufgegriffen. Ferner wurde kritisiert, dass Holztransporte innerhalb der Schweiz teurer zu stehen kommen als Holzimporttransporte oder auch Holztransittransporte. Wir werden diese Fragen an der nächsten Sitzung der Verkehrskommission anbringen, da eine direkte Beantwortung im Rahmen der Behandlung des Geschäftsberichtes

und der Rechnung sowie eine Beantwortung durch den Bundesrat hier nicht möglich sind. Geschäftsbericht und Rechnung 1987 der SBB werden von der CVP-Fraktion genehmigt.

Ammann: Der Abschluss des Berichtsjahres 1987 durch die SBB, erstmals aufgrund des neuen Leistungsauftrages, ist trotz unwetterbedingten Verkehrsunterbrüchen mit einem Unternehmensgewinn von 23 Millionen Franken erfreulich ausgefallen. Betriebsproduktivität und Verkehrsproduktivität sind um 6,9 bzw. 9,4 Prozent gestiegen. Auch die Auslastung hat sich erhöht.

Die Tarifverbilligungen und Angebotsverbesserungen sind beim Publikum gut angekommen. Wir sind auf dem richtigen Weg.

Nachdem auch die Zielvorgabe beim Infrastrukturbeitrag mit 218,5 Millionen Franken erreicht werden konnte, kann die Frage, ob der Leistungsauftrag erfüllt worden sei, vom Parlament bejaht werden. Das Personal hat diese gute Leistung unter teils recht schwierigen Bedingungen – Personalmangel, Kapazitätsengpässe bei Spitzenverkehr, betriebliche Umstellungen usw. – erbracht und verdient unseren Dank. Das über weite Strecken sehr positive Bild erfährt aber bei einer genaueren Lagebeurteilung einige Korrekturen. Zwar fand im Personenverkehr mit 258 Millionen Personen (plus 12 Prozent) der nicht unerwartete Erfolg der Tarifverbilligungen seinen Niederschlag. Sorgen bereitet uns jedoch der Güterverkehr, der mit einem leichten Rückgang der Menge um 0,7 auf 44,4 Mio Tonnen und des Ertrages um 27 auf 1152 Millionen Franken auch schuld ist am leicht sinkenden Gesamtkostendeckungsgrad.

Diese mangelhafte Kostendeckung ist vorab beim Güterverkehr eine Folge der Rahmenbedingungen, u. a. durch die gravierenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Strasse. So sei hier wieder einmal erinnert: an die indirekte Subventionierung der Lastwagen durch die PW, die allzu lückenhaften Kontrollen der Masse und Gewichte sowie an die ohnehin noch viel zu langen Arbeitszeiten der Chauffeure. Kein Wunder, dass das Huckepack-Angebot nur zu etwa 50 Prozent genutzt wird! Das Unternehmen trifft hier keine Verantwortung, wohl aber die Politiker und letztlich gar das Volk.

Die relativ knappe Verwerfung der KVP am 12. Juni erlaubt hier leider keine gute Prognose. Wie wollen wir nun ohne Verfassungsgrundlage der sich abzeichnenden Schwerverkehrslawine – EG 1992 lässt grüssen! – begegnen?

Automobilistische Kreise, die vor lauter Blechhaufen das Gemeinwohl nicht mehr sehen, haben mit ihrer demagogischen Abstimmungspropaganda eine gewaltige Verantwortung auf sich geladen. Gefragt wären nun konstruktive Vorschläge, wie die heute bereits zweistelligen Zuwachsraten des Schwerverkehrs am Gotthard und am San Bernardino gebremst bzw. auf die umwelt- und menschenfreundliche Schiene umgelagert werden könnten. Das Festhalten an der 28-Tonnen-Limite allein genügt hier nicht.

Zu hohe Wellen geworfen hat die mittlerweile vom Verwaltungsrat der SBB bereits beschlossene Beteiligung an der Tessiner Speditionsfirma Castelletti. Die heftige Kritik an dieser zukunftssträchtigen Initiative der SBB ist jedoch unglaublich angesichts der wiederholten und ungerechtfertigten Vorwürfe hinsichtlich fehlender unternehmerischer Dynamik, denen die SBB gerade auch im Vorfeld der KVP-Abstimmung ausgesetzt waren.

Das Engagement der italienischen Staatsbahnen im Güterverkehr lässt seit Jahrzehnten zu wünschen übrig, ebenso leider auch die Zusammenarbeit gewisser Spediteure und Strassentransportfirmen mit den SBB. So ist nach meinem Dafürhalten jede Initiative zu begrüssen, die geeignet ist, die Stellung der Bahnen im Gütertransport zu stärken. Fazit: Die SBB verdienen Lob und nicht Tadel!

Grosse Bedenken wecken demgegenüber die sich fortlaufend verschärfenden Personalengpässe. Hier wurde das Budget bezeichnenderweise unterschritten Diese Personalunterbestände – im Jahre 1987 immerhin 500 Mann/Frau, heute wohl gegen 1000 – haben gravierende Folgen: grosse

Rückstände an Ruhe-, Ferien- und Ausgleichstagen, sinkende Qualität und Pünktlichkeit durch Arbeitsüberlastung, Dienstleistungsabbau durch zusätzliche Einschränkungen der Schalteröffnungszeiten sowie Behinderung des Fahrplanausbaus «Bahn 2000» in den nächsten Fahrplanperioden.

Die SBB, vor allem aber das Personal an der Front, zahlen heute die Rechnung für die viel zu restriktiven Budgetvorgaben in den Jahren des Leistungsauftrages 1982–1986. Hier gilt es, die Verantwortung klar festzuhalten. Sie liegt bei der verfehlten Sparpolitik der damaligen bürgerlichen Ratsmehrheit. Die viel zu knappen Bestände können heute bei schrumpfenden Geburtenjahrgängen kaum mehr wettgemacht werden. Besteht nicht auch die Gefahr im Zusammenhang mit der Festlegung des künftigen Infrastrukturbeitrages, dass sich die SBB bei zu hoher Ansetzung dieses Beitrages versucht sehen, ein drohendes Manko durch allzu knappe Personaldotierung auszugleichen?

Echte Abhilfe sehe ich nur durch das eben beschlossene Besoldungspaket sowie durch vermehrte Rekrutierung von Frauen, Teilzeitbeschäftigten sowie verstärkte Dezentralisierung. Der teils gerade in den Randregionen besonders grosse Stellenabbau in den vergangenen Jahren rächt sich nun. Menschen lassen sich eben nicht so leicht verpflanzen, und manch ein Bediensteter reagierte auf seine Versetzung in die Stadt mit einer Kündigung.

Auch vermehrte Mitsprache und Mitbestimmung des Personals könnte schliesslich über die Verbesserung des Betriebsklimas einen wertvollen Beitrag zur Erhaltung des Personalkörpers leisten. Anstelle seitenlanger Erwägungen über die Angemessenheit des Infrastrukturbeitrages hoffen wir, nächstes Mal etwas mehr über die Personal- und Rekrutierungspolitik zu vernehmen und über die Möglichkeiten, Arbeitsplätze und Dienstleistungen vermehrt wieder in wirtschaftlich schwachen oder benachteiligten Regionen anzubieten, in denen der Arbeitsmarkt durchaus noch aufnahmefähig ist.

Vom Standpunkt der Umwelt aus gesehen erscheint die Kombination des Velos mit der Bahn geradezu ideal. Die praktische Abwicklung der Velotransporte bietet aber leider einige technische Probleme, vor allem, wenn es sich um sehr zahlreiche Stahlrösser handelt. Der verfügbare Raum im Gepäckwagen ist beschränkt und der Fahrplan – d. h. pünktlich verkehrende Züge – schnell im Eimer. Privatbahnen wie die Bodensee–Toggenburg-Bahn, die an beliebten Velodestinationen liegen, können ein Liedlein davon singen. Verkehrsspitzen mit bis zu 160 Velos pro Zug veranlassen die BT-Direktion zur Führung von je drei Velo-Extrazügen zwischen Romanshorn und St. Gallen an Schönwettersonntagen, im Frühsommer und im Herbst. Kostenpunkt: bis zu 3200 Franken pro Tag. Die zusätzlichen Einnahmen bleiben relativ bescheiden, da der Velotransport in Regionalzügen an Wochenenden neuerdings gratis ist.

Verschiedene Privatbahnen beteiligen sich deshalb am neuen Velokonzept. Andere erwägen gar den Ausstieg, was die Lage für den Bahnkunden auch nicht gerade erleichtert. Wir bitten deshalb das Departement, bei den SBB auf die nochmalige Ueberprüfung dieses Velotransportkonzeptes hinzuwirken, vor allem im Sinne einer Vereinfachung und Vereinheitlichung bei allen Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs sowie eventuell einer teilweisen Rücknahme der auf sieben Franken erhöhten Normaltaxe für Velos.

Soeben erreichte uns die Mitteilung des Verwaltungsrates der SBB über den Entscheid zugunsten einer teuerungsbefristeten Tarifierhöhung auf den 1. April 1989. Tarifanpassungen sind nie erfreulich, und über Zeitpunkt und Ausmass lässt sich endlos streiten. Persönlich vertere ich jedoch die Auffassung, dass die Tarife mittelfristig der Teuerungsentwicklung folgen sollten. Angesichts des nach wie vor labilen Gleichgewichtes der SBB-Finzen, der eher düsteren Szenarien der Bundesfinzen und der bis 1992 befristeten Tarifverbilligungen habe ich einigiges Verständnis für diese Tarifrunde, soweit – wie bereits zugesichert – die Preise der

Halbtaxabos und der Generalabonnemente nicht erhöht werden.

Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Jahresrechnung, die Bilanz und den Geschäftsbericht 1987 der SBB zu genehmigen.

M. Kohler: Dans son rapport de gestion 1987, le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux se félicite, avec la direction générale, de l'acceptation du projet RAIL 2000 par le peuple suisse, en décembre dernier. Il interprète ce résultat comme une volonté politique de développer les transports en commun si favorables à l'environnement.

Cette interprétation me paraît valable, mais il y a lieu de la compléter. En effet, le peuple suisse soutient nettement l'effort de rattrapage et de développement des Chemins de fer fédéraux, mais pas n'importe comment. Il a approuvé un projet qui revalorise l'ensemble du réseau et non pas un seul de ses axes. Il a dit oui à un projet qui fait bénéficier toutes les régions du pays d'offres de transport améliorées et de prestations plus étendues. Il ne s'est pas prononcé – et personnellement, je pense qu'il ne l'aurait pas accepté – sur un projet qui aurait favorisé le développement des grands centres par une concentration des transports ferroviaires sur l'axe du Plateau, comme cela était envisagé avec les nouvelles transversales ferroviaires.

C'est la première fois, depuis 1898, que le peuple suisse a eu l'occasion de donner son avis sur la politique menée par notre grande régie. Seul un projet qui tienne compte de l'intérêt de l'ensemble des habitants du pays avait des chances d'être accepté. L'approbation, par le peuple suisse, du projet RAIL 2000 est l'expression d'une volonté politique de développer les transports en commun dans toutes les régions du pays, et non pas seulement là où ils peuvent être rentables.

Vous nous avez demandé, Monsieur le Conseiller fédéral, la semaine dernière, lors de la discussion du rapport de gestion des PTT, à propos des radios-téléphones dans les véhicules, s'il fallait mettre l'accent sur la rentabilité ou sur les prestations de service public de nos grandes régies. En ce qui concerne les Chemins de fer fédéraux, l'accent doit être placé, me semble-t-il, des deux côtés. La tâche des CFF consiste, à mon avis, à favoriser la prospérité générale du pays, mais aussi le rapprochement de tous les habitants de la Suisse, de même que l'égalité des chances de ses différentes régions.

C'est pourquoi je me permets de vous demander, Monsieur le Conseiller fédéral, pour la phase d'exécution de RAIL 2000, qui portera sur ces quinze prochaines années – et ce vœu s'adresse aussi à la Commission des transports de notre conseil – de veiller à ce que les Chemins de fer fédéraux ne concentrent pas d'abord l'essentiel de leurs moyens à la réalisation des nouveaux tronçons sur le Plateau, mais qu'ils accordent le même degré d'urgence à l'amélioration des lignes existantes. Cela est aussi valable pour la mise en circulation du nouveau matériel roulant. Il est nécessaire que les responsables de notre grande régie se souviennent que le développement des Chemins de fer fédéraux n'est pas seulement leur affaire, mais celle du peuple suisse tout entier.

Pour terminer, je voudrais soulever une question qui n'a pas été abordée dans le rapport de gestion des CFF. Pour favoriser le transport régional des voyageurs par le rail, il peut arriver que certaines communes, traversées par une ligne des Chemins de fer fédéraux, demandent à ces derniers d'y installer une gare ou une halte. C'est le cas actuellement de la commune de Studen. Or, les CFF, s'ils réagissent favorablement à ces demandes, y fixent des conditions financières tellement exorbitantes que ces initiatives sont pratiquement tuées dans l'oeuf.

La loi sur les Chemins de fer fédéraux, à l'article 3, alinéa 3, précise pourtant que si certains investissements et certaines prestations des CFF dépassent les exigences fixées au deuxième alinéa de ce même article – en l'occurrence tel est le cas – il incombe aux tiers qui sont particulièrement

intéressés et qui les réclament d'y participer dans une juste mesure. Il me semble que, dans le cas de l'installation d'une gare à Studen, les Chemins de fer fédéraux aient perdu le sens de la juste mesure.

Je sais que les CFF sont en train de réviser leurs directives en cette matière, au cours de cette année. Je vous demande, Monsieur le Conseiller fédéral, de veiller à ce qu'à l'avenir l'esprit de la loi soit respecté et que les communes soient invitées à participer aux frais et non à les assumer entièrement.

Herczog: Einige Bemerkungen zum sogenannten Nebenertrag bzw. zur Liegenschaftspolitik der SBB. Seit 1985 mit dem Aufbau der Abteilung «Liegenschaften und kommerzielle Nutzung» begonnen wurde, herrscht in der Liegenschaftspolitik der SBB eine Mentalität bzw. eine Sprache wie bei den Immobilienmaklern der sechziger Jahre. Die SBB sind mit 13 000 Hektaren Grundstücksfläche, also einer Fläche, die etwa der zehnfachen Nettosiedlungsfläche der Stadt St. Gallen entspricht, die zweitgrössten Grundbesitzer des Bundes. Daraus ergibt sich ein «beachtliches Einnahmepotential», wie dies die SBB selber in einem Bulletin des Schweizerischen Bankvereins vom letzten Sommer schreiben. Die Erträge aus Pacht und Miete von SBB-Liegenschaften sind von 1982 bis heute von 93 Millionen Franken um etwa 46 Prozent auf 136 Millionen Franken angestiegen. Wenn Sie das vergleichen mit den Transporteinnahmen im gleichen Zeitraum – der Transport wäre ja eigentlich die Hauptaufgabe der SBB –, sind beim Transport die Einnahmen lediglich um 13 Prozent angestiegen. In der gleichen Grossbankpostille schreiben die SBB weiter: «Eine Aktivität im Liegenschaftensektor ist die Schaffung vermehrter Flächen für kommerzielle Nutzung anlässlich von Bahnhofneubauten und Umgestaltungen.»

Für ein solches Vorgehen würden also u. a. eine ertragssteigernde Nutzung des Bodens sprechen, oder, populärer gesagt: aufgrund von erheblichen Spekulationserwartungen verfolgen die SBB – ich zitiere aus dem Geschäftsbericht –: «zahlreiche grössere Promotionsvorhaben ...», bei denen die Schaffung von Flächen für kommerziellen Nutzung im Vordergrund, der Bahnbetrieb aber nur in zweiter Linie steht.

So etwa präsentieren sich diese sogenannten Promotionsvorhaben zurzeit. Areale in Chur, Baden, Frauenfeld, St. Gallen, Schaffhausen, Olten sind und waren Gegenstand von Ueberbauungsstudien und Ueberbauungswettbewerben. In Locarno wird – im Zusammenhang mit der unterirdischen Führung der Centovallibahn – eine neue Gestaltung des Bahnhofareals anvisiert. Hierzu schreiben die SBB, ebenfalls im Bankverein-Blatt: «Dadurch erweitert sich die kommerziell nutzbare Fläche erheblich.» Dazu kommen in Pully-Village (Lausanne) die Quartierplanung zur Geleiseüberdeckung, der sogenannte Masterplan in Basel für ein Dienstleistungszentrum mit einer Gesamtfläche von 120 000 Quadratmetern und 4000 Arbeitsplätzen und einer entsprechend enormen Parkplatzzahl, in Zürich der sogenannte HB-Südwest.

Zu letzterem – ich kenne den HB-Südwest in Zürich bestens – kurz ein paar Bemerkungen, um zu illustrieren, was ich meine. Seit Jahrzehnten wird am Zürcher Hauptbahnhof geplant. Drei Wettbewerbe (1969, 1978 und 1980) mit stets wechselnden Programmen erbrachten über 100 Projekte. 1985 wurde schliesslich ein Projekt geboren, das eine Stadterweiterung über den Geleisen vorsah. Die eigentliche Bahnhofinfrastruktur war lediglich eine Passage als Verbindung der Perrons. Sie wurde aber flankiert mit Kommerznutzungen, das heisst Bürobauten, Dienstleistungsbetrieben, einer irgendwie gearteten Halle und einer Wohnsiedlung, die lediglich die Akzeptanz der ganzen Anlage steigern sollte. Ein Jahr danach befanden die SBB-Planer hingegen, dass die Anlage zu klein geraten sei, angeblich wegen «Bahn 2000», was man aber durchaus früher hätte wissen können. Das gesamte Bauvolumen wurde somit einfach um etwa 30 Prozent auf 242 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche aufgeblasen. Ein städtisches Fachgremium in Zürich,

das solche Vorhaben zu beurteilen hat, befand: «Mit dem vorgesehenen Bauvolumen ist keine städtebaulich befriedigende Geleiseüberbauung möglich.»

Das Projekt beinhaltet einerseits eine falsche Nutzungsdisposition – wiederum Dienstleistungsarbeitsplätze konzentriert im Zentrum – und andererseits ein falsches, überdimensioniertes Programm mit Hotel, Informatikzentrum usw. Es entstand somit auch ein Projekt, das mehr einem Shoppingcenter in den USA als einem öffentlichen Gebäude im Zentrum der grössten Schweizer Stadt gleicht. Es ist zu begrüßen, dass die SBB ihre unternehmerische Freiheit zeigen wollen. Nur müssen wir heute verlangen, dass sie – neben der Ertragsoptimierung – als öffentliche Dienste im Immobiliensektor eine wichtige kultur- und sozialpolitische Verantwortung wahrnehmen.

Ich bitte den Bundesrat um zwei Dinge:

1. Die Zielvorgaben in der Liegenschaftspolitik der SBB müssen klar mit kultur- und städtebaupolitischen Zielen ergänzt werden. Öffentliche Räume haben eine soziale und nicht eine rein kommerzielle Funktion. Sie müssen auch so behandelt werden.

2. Seit zwei Jahren ist ein Vorstoss von mir hängig, der verlangt, dass das Eisenbahngesetz revidiert wird: Die SBB sollten nicht in allen Städten in eigener Regie – über Tausende von Quadratmetern Bruttogeschossfläche – über die Köpfe der Bevölkerung und der Stadtbehörden hinweg entscheiden können.

Ueber die Tarifpolitik werden wir bei der Budgetberatung sprechen.

Präsident: Es sind noch acht Einzelredner eingeschrieben. Ich beantrage Ihnen, die Rednerliste zu schliessen. – Sie sind damit einverstanden.

Frau Fankhauser: Ich spreche ein Detail des Geschäftsberichtes der SBB an. Und zwar sind die SBB nicht nur eine wichtige und geschätzte Dienstleistung in unserem Land, die SBB haben auch bedeutende wirtschaftliche Funktionen in der Vergabe von Aufträgen. Das Geld soll nicht verschwendet werden. Die SBB sollen den Wettbewerb ausnützen, sparsam sein. So weit, so gut, besonders wenn die Rahmenbedingungen für die Vergabe von Aufträgen stimmen. Die SBB haben aber 1,5 Millionen Franken bei der Vergabe von Aufträgen für Uniformen mit dem Uebergang von Massarbeit zu Masskonfektion gespart. Heimarbeiterinnen und Heimarbeiter, die von dieser Massnahme betroffen waren, hätten sich kaum gewehrt. – Kunststück! Wo haben diese Leute ihre Lobby? Und Einzelschicksale pflegen in der Regel die grosse Politik auch kaum zu erschüttern.

Hier wurde eine Chance verpasst, Beschäftigungspolitik zu entwickeln. Was mich aber bei der neuen Regelung der Uniformbeschaffung besonders stört, ist nicht etwa, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB jetzt masskonfektionierte Uniformen tragen. Sie sind – so scheint's – mit ihnen sehr zufrieden. Mich stört daran, dass drei von den fünf Firmen, die die Aufträge bekommen, keinen Gesamtarbeitsvertrag haben. Eine dieser fünf Firmen bezahlt sogar ausgesprochen niedrige Löhne. Diese Firma schafft Arbeit für sogenannte Randregionen und nützt offensichtlich die Situation der Arbeiter und Arbeiterinnen aus. Wir machen uns dabei zu Komplizen eines Nord/Süd-Gefälles im eigenen Lande. Die Löhne im Textilbereich – und besonders diese Firma – sind offenbar für Zuverdienerinnen gedacht, bilden kaum eine Existenzgrundlage für Arbeiterinnen und Arbeiter und sind an der Grenze zur Ausbeutung. Nach zehn Dienstjahren erreicht der Monatslohn einer solchen Beschäftigten ungefähr 1600 Franken.

Sehr erstaunt war ich, als ich vernahm, dass die Verwaltung der SBB keine Möglichkeit oder keine Legitimation hat zu prüfen, ob die Firmen, die sich um Aufträge bewerben, einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt sind. Vielleicht geschieht dies nach dem Motto: «Was ich nicht weiss, macht mir nicht heiss!»

Herr Bundesrat, sind Sie mit mir auch der Meinung, dass die Gesamtarbeitsverträge für die Gestaltung der Sozialpartner-

schaft in unserem Lande wichtig sind und dass wir alles daran setzen sollten, damit die Ausbeutung von Arbeiterinnen und Arbeitern verhindert wird? Es liegt mir fern, in die unternehmerische Freiheit der SBB einzugreifen. Es ist mir aber wichtig, dass ein Betrieb wie die SBB seine Aufträge nach klaren Kriterien vergeben kann, was im Bausektor zum Beispiel durchaus der Fall ist; da ist alles nach Normen geregelt.

Ich wünsche mir speziell bei der Vergabe der Aufträge für die Uniformen eine gerechte regionale Verteilung. Ich wünsche mir auch eine Bevorzugung von Firmen, die einen Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen haben. Wenn schon Sparmassnahmen getätigt werden, dann wenigstens nicht mittels Ausbeutung von Frauen! Ich hoffe, dass sich die SBB aufgrund meines Votums ihrer Verantwortung bei der Vergabe von Aufträgen in der Textilbranche bewusster werden und mit den Lieferanten neu verhandeln. Ich wünsche mir aber, dass sich die Verwaltung der SBB die Legitimation verschafft, um zu prüfen, unter welchen Bedingungen – also mit oder ohne Gesamtarbeitsvertrag – ihren Aufträgen nachgekommen wird.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, dazu Hand zu bieten.

Allenspach: Vor zweieinhalb Jahren habe ich in einer Interpellation die Praxis der SBB kritisiert, wenn immer möglich keinen Mitarbeiter einzustellen, der das dreissigste Altersjahr überschritten hat. Der Bundesrat hat das Bestehen einer solchen «Alters Guillotine» bei der Personaleinstellung der SBB nicht in Abrede gestellt. Er hat sie lediglich zu verarmlosen versucht, im übrigen aber mit den hohen Kosten gerechtfertigt, die der Pensionskasse bei der Anstellung von dreissigjährigen und älteren Mitarbeiter entstehen. Die SBB haben weiterhin an dieser Alters Guillotine festgehalten und sich damit einer umfassenden arbeitsmarktlichen und sozialen Verantwortung entschlagen, die ein so grosses Unternehmen wie die SBB eigentlich als Selbstverständlichkeit wahrnehmen sollte.

Vor kurzem hat die Personaldirektion der SBB – so entnehme ich es den Gewerkschaftszeitungen – bekanntgegeben, dass die Altersgrenze für die Rekrutierung gelockert werden soll. Die Alterslimite – so heisst es wörtlich – «soll keine berufliche Todesgrenze mehr sein», was aber nicht heisse, dass die Alterslimite beliebig heraufgesetzt werden dürfe. Man sehe bei der Generaldirektion SBB die Grenze bei etwa 35 oder höchstens 37 Jahren. Mit andern Worten: Die SBB sind offensichtlich auch heute noch der Auffassung, dass sich die Anstellung von Mitarbeitern über 35 oder 40 Jahren nicht lohne, weil die Ausbildung zu lange sei, die Leistungsfähigkeit dieser Mitarbeiter zu gering und die Kosten für die Pensionskasse zu hoch seien.

Soweit der Tatbestand. Zwei Fragen drängen sich in diesem Zusammenhang auf:

1. Ist der Bundesrat mit dieser Personalpolitik der SBB einverstanden, und ist er auch einverstanden damit, dass Arbeitnehmer über 40 Jahre offenkundig diskriminiert werden? Herr Bundesrat, sagen Sie nun nicht, Sie hätten keinen Einfluss auf die Personalpolitik der SBB. Das glaubt Ihnen niemand!

Das Mindeste, was Sie tun könnten, ist eine klare Distanzierung von einer solchen Personalpolitik; falls Sie noch etwas darüber hinaus tun wollen, dann schreiben Sie den SBB einmal einen Hirtenbrief, in dem Sie Ihre Auffassung klar zum Ausdruck bringen.

2. Versucht der Bundesrat nicht, auch im eigenen Bereich das durchzusetzen, was er in seinen Reden und Ermahnungen an die Privatwirtschaft als soziale Aufgabe verkündet, nämlich ältere Mitarbeiter nicht zu diskriminieren und also keine Alterslimiten als «berufliche Todesgrenzen» festzulegen? Sagen Sie nicht, Herr Bundesrat, die SBB müssten sich am Markt orientieren und kostenbewusst arbeiten, was dann solche Alterslimiten rechtfertige. Das müssen alle andern Betriebe, an die Sie sich in Ihren Sonntagsreden wenden, auch tun, und zwar in einem noch viel härteren Masse, weil ihnen kein Steuerzahler die Defizite deckt!

Manchmal ist in einem Geschäftsbericht das interessanter,

was nicht darin steht. Ich nehme an und hoffe es, Herr Bundesrat, dass das nächste Mal im Geschäftsbericht der SBB auch einige Ausführungen über die Personalpolitik zu finden sind.

Loeb: Dem SBB-Verwaltungsrat möchte ich danken. Er scheint, im Personenverkehr mit Kreativität in der richtigen Richtung zu gehen. Kreativität wird auch in Zukunft das Entscheidende sein; Kreativität, die auf den Kundenwunsch, auf das Kundenbedürfnis, dies im Personen- wie auch im Güterverkehr, eingeht.

Warum wird nicht z. B. ein preisgünstigeres Generalabonnement geschaffen, das nur auf Regionalzügen gilt, um die Regionalzüge besser auszulasten? Warum wird nicht z. B. ein Generalabonnement geschaffen, das nur an einem Wochentag – selbstverständlich an dem Wochentag, wo am wenigsten Frequenz ist – gilt? Warum wird nicht ein Musikwagen gemacht, mit Kopfhörern ausgerüstet, so dass man Musik hören kann? Es gibt ja an Kreativität enorm viele Möglichkeiten.

Die SBB sollten alle Möglichkeiten zur Kreativitätsförderung ausnützen.

Ich schlage deshalb Herrn Bundesrat Ogi vor zu prüfen, ob bei den Verkehrsschulen, bei den Werbe- und Marketing-Fachschulen, bei den höheren kaufmännischen Schulen und den Hochschulen ein Wettbewerb ausgeschrieben werden könnte, der zum Ziel hat, neue Ideen im Personen- und Güterverkehr zu erbringen.

Zum Abschluss möchte ich noch einen speziellen Dank dem Personal, vor allem den Kondukteuren, der SBB abstaten. Ich freue mich jedes Mal riesig, wenn ein Kondukteur in den Wagen hereinkommt und einen Gruss sagt, also wenn er «Guten Morgen» sagt, wenn er freundlich ist. Das stellt einen auf! Und wenn Sie sich achten, sehen Sie jedes Mal, dass dann ein Lachen durch den ganzen Wagen geht. Recht herzlichen Dank all denjenigen, die das machen.

Scherrer: Ganz offensichtlich ist beim Jahresabschluss der SBB die Zunahme der Passagierzahl das Wichtigste. Meiner Ansicht nach sind jedoch die Beförderungszahlen kein Massstab für eine Betriebsrechnung, insbesondere da die Bundesbeiträge an die SBB weiter gestiegen sind. Was würde man zu einem Privatunternehmen sagen, das einen Jahresabschluss so macht? Nämlich: verkaufte Güter so und so viel Zunahme, leider aber wurde ein Verlust erwirtschaftet.

Meiner Ansicht nach soll die Förderung der Bahn nicht über Tarifierbilligungen geschehen, denn das ist fragwürdig: Es wird nämlich kein Umsteigeeffekt von der Strasse auf die Schiene erzielt – das wäre ja eigentlich beabsichtigt –, sondern es gibt lediglich Mehrverkehr, der sich eben auf dem billiger angebotenen Schienenweg abwickelt.

Ein besseres Resultat, finanziell und was den Umsteigeeffekt betrifft, ist nur über einen zielgerichteten Ausbau nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen möglich, d. h. das Angebot an Leistungen muss verbessert werden und muss vor allem den Anforderungen des Marktes genügen. Dabei ist zu beachten, dass die Investitionen grundsätzlich amortisiert werden müssten. Dabei ist mir natürlich klar, dass eine hundertprozentige Eigenwirtschaftlichkeit der SBB nicht möglich ist, da sie einen Leistungsauftrag zu erfüllen haben. Allerdings darf bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs der Fehlbetrag – also der Betrag, der dann aus Bundesmitteln gedeckt werden muss – nicht weiter steigen, muss man sich doch fragen, wohin diese Entwicklung schlussendlich führt.

Verschiedentlich wurde auch der Güterfernverkehr angesprochen, und ich nehme an, dass damit der Transitverkehr gemeint ist. Vielleicht ist Ihnen nicht bekannt, dass heute 90 Prozent des gesamten Transitverkehrs durch die Schweiz auf der Schiene erfolgen und nur 10 Prozent auf der Strasse. Zum Vergleich: In Oesterreich und Frankreich ist dieses Verhältnis genau umgekehrt. Die Zahlen der Bahn im Transitgüterverkehr sind zwar rückläufig. Deshalb ist ja die neue Alpentransversale nötig, und diese Alpentransversale muss

in den Tunnels genügend Lichtraum aufweisen, damit die Lastwagen, die über 3,90 m hoch sind, ebenfalls per Bahn transportiert werden können. Dann hat aber wieder eine Anpassung der Leistung nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu erfolgen, denn es ist heute noch üblich, dass ein Unternehmen, welches seinen Lastwagen in Basel per Hukpack verladen will, vielleicht zwei bis drei Tage warten muss, bis das geschehen kann. Das ist natürlich in einer freien Marktwirtschaft nicht mehr konkurrenzfähig.

Carobbio: Non intendo in questo mio intervento ripetere le considerazioni generali che già sono state fatte sul bilancio delle FFS in particolare dal portavoce del mio gruppo.

Anch'io prendo atto con soddisfazione degli sforzi che le FFS hanno fatto in questi ultimi tempi per incentivare il traffico pubblico e riaffermo la necessità di rafforzare tutte le misure che vanno in questa direzione. A questo proposito mi distanzio dalle considerazioni del collega Schär: penso che anche una politica dei prezzi ribassati sia utile a favorire il traffico pubblico, tanto più che le ferrovie hanno anche un ruolo sociale da svolgere. Anch'io sottolineo poi l'esigenza di accelerare al massimo la decisione per la realizzazione della trasversale alpina.

Detto questo però intendo concentrarmi in particolare su alcune osservazioni concernenti la politica del personale e le difficoltà di reclutamento esaminandole sia da un punto di vista generale sia da un punto di vista della politica regionale.

Il rapporto del Consiglio federale e quello della Direzione delle Ferrovie Federali denunciano le difficoltà di reclutamento. I relatori hanno indicato qui il numero elevato di giorni di ricupero che il personale ha ancora in sospeso. Si è parlato praticamente della possibilità di occupare 500 posti di lavoro.

Nel rapporto del Consiglio federale, al capitolo relativo al personale, partendo da queste considerazioni ci si complimenta con il personale per gli sforzi che fa per assicurare un buon servizio.

Tutto giusto, tutto bene, anch'io mi complimento con il personale delle ferrovie. Penso però che questo non basti. Penso che sia necessario da parte delle FFS, e noi come autorità politica le dobbiamo sostenere, prendere concrete misure per affrontare questa situazione migliorando le condizioni di lavoro e di trattamento salariale del personale, in particolare quello di certe categorie. Prendo atto con piacere dell'intenzione di assumere più donne, di trovare accordi per quanto riguarda i frontalieri; penso però che non basti. Occorre un piano concreto – e invito il Consiglio federale a intervenire presso le FFS in questo senso – perché questi giorni di ricupero siano finalmente messi a disposizione del personale. Non bisogna avere paura, in questo momento, anche di aumentare il numero di persone occupate nelle Ferrovie Federali.

Inoltre non vorrei – e qui tocco l'aspetto regionale della questione – che la razionalizzazione finisca per rendere ancora più difficili le condizioni di lavoro del personale federale. Infatti, e concordo con quanto ha sostenuto il collega Etique, il problema del reclutamento del personale non si presenta in modo uguale in tutte le regioni.

A questo proposito vorrei citare due esempi che riguardano il Ticino.

Per quanto riguarda il Ticino, a fine 87 sono stati assunti, nel quadro delle campagne di reclutamento, 24 nuovi conduttori ticinesi che stanno seguendo la scuola di formazione. Però, da quanto mi è stato detto, pochi avranno la possibilità di lavorare in Ticino perché, nell'ambito delle misure di razionalizzazione, le FFS stanno prendendo provvedimenti perlomeno discutibili. Cioè fanno di Zurigo, Olten e Lucerna le stazioni di riferimento per il nuovo personale che viene assunto, con il risultato per esempio che nel Ticino c'è disponibilità di manodopera però, a queste condizioni, questa disponibilità potrebbe anche diminuire.

Mi domando, e chiedo al consigliere federale Ogi cosa ne pensa, se non sia possibile pensare a diverse misure; a mantenere o fare di Chiasso o Bellinzona stazioni di riferi-

mento per favorire la presenza e il ritorno in Ticino di questo personale.

Questo è solo un esempio.

Un altro esempio. Le Ferrovie Federali stanno portando avanti un po' dappertutto misure di razionalizzazione. Ultime, per restare al Ticino, le misure prese nella regione di Airolo e della Leventina per le quali sia i Comuni interessati sia il Consiglio di Stato hanno già reclamato presso l'autorità federale.

Anche in questo caso, visto che in queste zone c'è una certa disponibilità di personale federale, mi chiedo se non sia possibile – e attendo una risposta in questo senso – nel quadro delle misure di razionalizzazione tener meglio conto dei problemi regionali e della disponibilità di personale in queste regioni.

Ecco alcuni aspetti che meritano di essere considerati nel quadro del rilancio della politica di reclutamento del personale federale.

Per il resto non posso che approvare il consuntivo delle Ferrovie Federale 1987.

Dreher: Meine Kritik richtet sich nicht gegen die Führung der SBB, sondern gegen die politischen Rahmenbedingungen.

Gewinn ist das, was am Schluss eines Wirtschaftsjahres aufgrund des operationellen Wirtschaftens übrigbleibt. Wenn alles bezahlt und ordnungsgemäss abgeschrieben worden ist, bleibt unter dem Strich der Gewinn. Was hier vorliegt, ist kein Gewinn, sondern Schönfärberei. Wir preisen die Frequenzzunahmen. Das ist in der Schweiz in den letzten Jahren üblich geworden, nicht nur auf Stufe SBB. Es liegt mir hier das Zuger Tagblatt Nr. 131 vor, da steht gross auf der ersten Seite: «ZVB: Nochmals 22 Prozent mehr Passagiere.» Eine beachtliche Leistung. Wesentlich kleiner und im Text versteckt, nicht einmal eines Zwischenzitels würdig, steht allerdings noch, dass sich der Nettofehlbetrag um 42,8 Prozent erhöht hat. Das ist doch die Wirklichkeit! Wenn wir den Nulltarif einführen würden, hätten wir bei den SBB noch eine weit höhere Frequenzzunahme, als sie die Verbilligung des Halbtaxabonnements von 360 auf 100 Franken mit sich gebracht hat. Das feiert man nun als tarifliche Massnahme, die zu einem Unternehmenserfolg – immer nach helvetischer Lesart – beigetragen haben soll. Ich frage mich allerdings, wo das hinführen wird.

Die japanischen Staatsbahnen haben vor zwei Jahren mit 260 000 Millionen Franken den Bankrott erklärt. Japan hat den besten öffentlichen Verkehr der Welt: schnelle Züge, günstige Tarife, hohe Frequenzen. Das Ergebnis war ein Schuldenberg, der nur durch grösste Desinvestition, insbesondere durch den Verkauf von Grundstücken, auf die Hälfte abgetragen werden konnte. Den Rest bezahlt der japanische Steuerzahler. Die Deutsche Bundesbahn rechnet bis zum Jahr 2000 mit einem Schuldenberg von 120 000 Millionen Mark. Das sind verbürgte Zahlen! Nur in der Schweiz glauben wir, uns den Marktkräften entziehen zu können, indem wir in einer Euphorie, die ihresgleichen sucht, die Marktkräfte verzerren und unter dem diffusen Titel «Förderung des öffentlichen Verkehrs» Umverteilung via Bahntarife betreiben. Ich frage mich, wie wir bei einer rezessiven Wirtschaftslage diese gigantischen Fehlbeträge zahlen können, wer sie zahlen soll und wohin das führen wird. Man spricht vom «Leistungsauftrag». Ich möchte zum Schluss festhalten: Wenn wir für das freie Transportgewerbe, das die Versorgung unseres Landes sicherstellt, einen Leistungsauftrag definieren würden, bekämen die Transportunternehmer nicht nur ab sofort Steuerfreiheit, sondern aufgrund der Verkehrsleistung, die sie in täglicher Arbeit ebenfalls erbringen, eine jährliche Unterstützung aus der Bundeskasse, die sich auf etwa 3000 Millionen Franken belaufen müsste.

Ich habe das hier und heute festgehalten, damit es in den Akten steht. Wir werden ganz gewaltige Probleme bekommen. Sie können das jetzt in Abrede stellen. Sie können aufgrund des Zeitgeistes weiterhin Hunderte von Millionen Franken im Jahr in eine Infrastruktur stecken, die vom Markt

nicht nachgefragt wird; aber die Rechnung wird eines Tages präsentiert werden. Darauf können wir uns verlassen.

Seiler Rolf: Vorerst eine Bemerkung zu Herrn Dreher. Wir wissen, dass er nicht nur einen getrübbten Blick hat, sondern eigentlich in dieser Beziehung auf einem Auge echt blind ist. Er spricht von gigantischen Fehlbeträgen im öffentlichen Verkehr. Er vergisst aber immer zu erwähnen, dass man auch seine Rechnung einmal richtig machen sollte, die Kosten seines hier vertretenen Verkehrs einmal richtig zusammenstellen sollte. Ich denke an die externen Kosten. Ich denke an die sozialen Kosten. Ich denke an all die Schäden, die Sie mit Ihrem Verkehr an unserer Umwelt anrichten. Wenn Sie diese Kosten ebenfalls in Ihre Rechnung einbeziehen, wird sie richtig, und die Rechnung für den öffentlichen Verkehr fällt wesentlich besser aus, als Sie sie darstellen.

Als Personalvertreter freut es mich, wenn das Personal in der Art und Weise gelobt wird, wie das hier nun mehrmals geschehen ist. Aber wir müssen uns bewusst sein, dass das Personal diese guten Leistungen unter immer schwierigeren Bedingungen erbringen muss. So schreibt der Bundesrat in seiner Botschaft – und das bringt mich an dieses Pult –, dass die SBB den Personalaufwand mit Recht immer nach dem Personalbestand veranschlagen, den sie zur Abwicklung ihres Leistungsangebotes zu annehmbaren Arbeitsbedingungen als notwendig erachten. Tatsächlich erbringen die SBB ihre Leistung seit geraumer Zeit mit einem Personalunterbestand. Dieser Personalunterbestand führt je länger, je mehr zu Arbeitsbedingungen, die nicht mehr annehmbar, sondern unzumutbar sind: vermehrte Leistung von Ueberzeit, Sistierung von Rasttagen und gar von Ferien. Es ist keine Budgetreserve vorhanden, wie das in der Botschaft steht. Ich meine, die Bundesbahnen sollten sich alle Mühe geben, das notwendige Personal zu rekrutieren. Herr Schmidhalter hat hiezu gültige Vorschläge gemacht.

Herr Allenspach, Ihre Meinung in bezug auf die Altersgrenze teile ich, aber Sie haben selbst gelesen, die SBB haben inzwischen ein wenig dazugelernt, und sie sind noch lernfähig.

Die Lösung für das Personalproblem besteht auch nicht darin, die Leistungen abzubauen, wie das zum Beispiel für den regionalen Zugverkehr vorgesehen ist.

Herr Loeb sollte auch in Zukunft von einem Zugbegleiter in seinem Zug begrüsst werden, damit er auch in Zukunft dem Zugpersonal für seine guten Leistungen danken kann.

Noch zwei Worte zu den vorgesehenen Tarifierhöhungen: Man kann sie als unklug bezeichnen, aber man kann nicht gegen sie sein. Wenn man den Bundesbahnen nicht erlaubt, die Teuerung auszugleichen, muss man gestehen, dass man sie den Bundesbahnen über die Abgeltung zukommen lassen muss. Ich bin nicht dafür, dass man wieder versucht, rote Zahlen zu schreiben. Allerdings bin ich auch der Meinung, dass man mit dem Instrument Tarifierhöhung doch sehr, sehr vorsichtig umgehen soll.

Zum Schluss zur Kritik, die in bezug auf die Akquisition der Firma Castelletti wieder einmal zum Ausdruck gebracht wurde. Man schreibt den Bundesbahnen seit langem vor, sie müssten sich unternehmerisch verhalten. Tun sie das einmal konkret, müssen sie aber Vorwürfe entgegennehmen. Die Bundesbahnen verdienen in dieser Beziehung keine Vorwürfe. Die Personalverbände stehen voll hinter dieser Akquisition, denn es geht darum, die Marktposition der Bahnen, insbesondere im Transitverkehr, zu stärken. Wir wissen, dass uns vor allem der Güterverkehr in Zukunft echte Sorgen bereiten wird – nicht nur das Stichwort 1992. Vor allem im Transit Nord-Süd werden wir über zu wenig Kapazität verfügen. Es dünkt mich ein wenig schade, dass in bezug auf das Angebot im Huckepack für die grösseren Lastwagen nicht mehr getan wird. Das kann man nicht auf die lange Bank schieben, bis schlussendlich ein neuer Tunnel gebaut wird, sondern hier müssen echte Verbesserungen geplant werden, sei es über den Gotthard oder sei es über den Simplon. Es spielt keine Rolle, wo es durchgeht. Es

muss nur durchgehen, und wir müssen diesen Hucklepackverkehr bewältigen können.

Präsident: Herr Dreher hat das Wort für eine kurze persönliche Erklärung.

Dreher: Herr Seiler hat mich eines trüben Blicks bezichtigt. Er hat damit sogar recht gehabt, es ist allerdings nicht mehr ganz aktuell. Ich habe mir vor zwei Jahren meine Augen operieren lassen und habe in meinem Leben noch nie so klar und deutlich gesehen, wie gerade jetzt! Seine übrigen Argumente – das Instrumentarium der Schienenlobby – gehören zum Spiel. Dazu möchte ich mich nicht weiter äussern.

Bircher: Ich möchte mich kurz kritisch mit der für 1989 angekündigten Tarifierhöhung befassen. Wenn wir schon bei betriebswirtschaftlichen Vergleichen sind, möchte ich gleich vorweg einen Schönheitsfehler betreffend diese Tarifierhöhung antippen: sie beträgt laut Beschluss des Verwaltungsrates 7,2 Prozent. Die inzwischen aufgelaufene Teuerung hingegen beträgt einzig 6 Prozent. Wir gehen also im Ausmass von über einem Prozent über die eingetretene Teuerung hinaus. Das ist schon ein Grund, um diese Tarifierhöhung überhaupt kritisch zu betrachten.

Aber auch vom Rechnungsergebnis her müssen wir uns fragen, ob die uns vorgelegten Zahlen stimmen. Beim Personenverkehr verzeichnen wir immerhin trotz günstigeren Tarifen einen Mehrertrag von 4,6 Prozent. Absolut gesehen stieg die Zahl der Reisenden um 12 Prozent. Der Vertreter der Autopartei hat vorhin behauptet, dass für unsere Bahnen keine Nachfrage bestünde. Seine Aussage wird somit Lügen gestraft. Wir zählen allein im letzten Jahr über 12 Prozent mehr Reisende, dies trotz teilweiser Betriebsstörungen und trotz der bekannten Unwetterkatastrophen; Rückschläge, die sich sicher auch gesamtschweizerisch in den Reisendenzahlen ausgewirkt haben.

Wenn wir auch mit günstigeren Tarifen höhere Erträge dank höheren Reisendenzahlen erwirtschaften, ist es zumindest fragwürdig, ob wir jetzt wieder einen neuen Tarifschub veranlassen wollen. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass unsere früheren Tarifierhöhungen sehr schnell erfolgten: 1980, 1982, 1983, 1985 hatten wir Tarifierhöhungen zu verzeichnen. Praktisch nie haben sich Tarifierhöhungen voll auf die Einnahmen durchgeschlagen. Als wir beispielsweise 5 Prozent Tarifierhöhung budgetiert hatten, betrugen die Mehreinnahmen weniger als 5 Prozent. Das lässt vermuten, dass der Markt sehr empfindlich reagiert. Wir hatten sogar Tarifierhöhungen, wo wir eindeutig Kunden verloren haben. Mit dieser Politik der Preisgestaltung müssen wir vielleicht auch Sünden der Vergangenheit wettmachen, verlorenes Terrain am Verkehrsmarkt aufholen. Wir befinden uns alle ein bisschen in der Euphorie des Abstimmungsergebnisses zu «Bahn 2000». Ich übergehe jetzt einmal grosszügig das KVP-Resultat und möchte doch festhalten, dass wir alle hoffen, dass die mit «Bahn 2000» versprochenen und eingeleiteten Verbesserungen möglichst bald greifen werden.

Von diesen baulichen, betrieblichen und fahrplanmässigen Verbesserungen ist aus begreiflichen Gründen heute noch nichts sichtbar: Das Abstimmungsergebnis von Dezember 1987 kann nicht in wenigen Monaten Früchte tragen. Aber auch dies zeigt doch, dass wir etwas mehr Geduld haben sollten, bevor wir schon wieder den Verkehrsmarkt respektive den Reisenden mit höheren Tarifen strapazieren.

Schliesslich müssen wir berücksichtigen, dass mit unserem ganz unterschiedlich konzipierten Verkehrsnetz grosse Reisendengruppen von gewissen Verbesserungen nicht profitieren. Wir wissen beispielsweise vom neuen Rollmaterial, dass es praktisch nur für die Intercity-Strecken zum Einsatz kommt. Andere Reisende fahren nach wie vor mit älterem Rollmaterial. Auch für sie bedeutet jede Tarifierhöhung, solange sie nicht von den versprochenen Investitionsverbesserungen profitieren können, eine weitere Schlechterstellung.

Zum Schluss erinnere ich Sie an die Tatsache, dass ungefähr die Hälfte aller Verkehrsbenützer den Preis als das wichtigste Kriterium für ihre Verkehrsmittelwahl angeben. Wenn sie den Entscheid fällen, ob sie mit ihrem PW oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fahren wollen, wird bei jedem zweiten der Entscheid aufgrund des Preises gefällt. Das ist in bezug auf unsere Tarifierhöhungen ein bedenkenswertes Ergebnis. Wir hatten die Strategie, Vergünstigung der Tarife dem Schweizer Publikum schmackhaft zu machen. Wir verlassen diese Strategie zu schnell. Diese Tarifierhöhung ist psychologisch, aber auch gesamtpolitisch nicht klug. Der Bundesrat sollte noch über die Bücher gehen.

Kühne: Nachdem die Debatte über den Geschäftsbericht zu einer verkehrspolitischen Standortbestimmung geworden ist, möchte auch ich noch meinen Beitrag dazu leisten.

Verkehrsbewältigung ist eine Sachfrage, die sachlich angegangen werden soll, und Probleme wird es auch so genug geben. Mit dem Hochschaukeln von Emotionen, wie es auch heute zum Teil wieder betrieben worden ist, erschweren wir diese Aufgabe ganz wesentlich. Zahlreiche Volksinitiativen stehen an. Schiene und Strasse sind dabei angesprochen. Das Schweizervolk wird dazu Stellung zu beziehen haben, und aus den Resultaten soll eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik entstehen. Auch ohne KVP bleibt das Ziel, berechnete Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen unter Schonung von Mensch, Umwelt und Energie. Dazu brauchen wir Schiene und Strasse. Gleichwertige Angebote beider Verkehrsträger sind der beste Garant für gute Bewältigung und damit auch für eine Verkehrsaufteilung.

Ziel ist es, die Leistungen zu verbessern. Vor allem ist damit die Schiene angesprochen. Ein Vorredner hat das als erstes Ziel genannt. Die Leistungen zu verbessern braucht aber Zeit, und bis wir soweit sind, benötigen wir die Tarifmassnahmen, damit wir etwas anzubieten haben. Die Tarifmassnahmen haben sich als Erfolg gezeitigt. Denn jeder zusätzliche Passagier bei gleichbleibenden Aufwendungen verbessert das Verhältnis von Aufwand und Ertrag, vor allem dann, wenn wir eine Gesamtbetrachtung anstellen. Zudem hilft er ja auch noch die Strassen zu entlasten. Das müsste eigentlich denen recht sein, die die Strasse benützen wollen oder müssen. Gewissen Leuten würden verstopfte Strassen und leere und – wie mir scheint – auch rostige Züge noch passen. Das würde niemandem dienen und gesamthaft am teuersten zu stehen kommen.

Das Umsteigen hat effektiv eingesetzt. Es sind nicht zusätzliche Leute, die die Bahn benützen. Wenn sie nämlich erst einmal das Halbtax-Abonnement in der Tasche haben, überlegen sie sich die Wahl des Verkehrsmittels vor Antritt der Reise. Diese Erfahrung habe ich auch in meinem Bekanntenkreis gemacht, wo es Leute gibt, die früher nicht sonderlich gern den Zug bestiegen haben.

1987 brachte eine wesentliche Leistungssteigerung. Die Zahlen kennen Sie. Die SBB sind damit aber auch an die Grenzen der Möglichkeiten gegangen, welche der Stand der Infrastruktur gegenwärtig überhaupt erlaubt. Die Probleme mit dem Fahrplan im Sommer 1987 haben das ganz deutlich gezeigt. Generaldirektion und Personal haben sich aber durch die Probleme nicht unterkriegen lassen. Es brauchte einige Standfestigkeit, um diese besseren und zusätzlichen Leistungen für die Bahnkunden durchzuhalten. Das möchte ich hier ausdrücklich anerkennen. Sukzessive werden sich die Investitionen günstig auswirken. Der jahrzehntelange *de facto*-Investitionsstillstand hinterlässt aber Folgen, welche nicht von heute auf morgen überwunden werden können. Gesamthaft aber können wir sagen, dass das Ergebnis 1987 erfreulich ist. Herr Bundesrat Ogi, hier können Sie ein Tor schiessen – ich weiss, Sie tun das gern –, und den Pass dazu – in Erinnerung an Ihre fussballerische Vergangenheit – haben die SBB, ihr Personal, aber auch das Parlament mit den Tarifmassnahmen gespielt.

Feigenwinter: Ich staune immer wieder, wie wenig Einsicht die beiden Parteien Schiene und Strasse an den Tag legen.

Herr Ammann hat in wenig qualifizierter Art die Strasse schlecht gemacht, und Herr Dreher tut das gleiche für die Schiene.

Das ist einäugige Politik. So kommen wir nicht weiter. Wir haben über die KVP abgestimmt, und sie wurde nicht akzeptiert. Zu Recht, wie ich meine, denn die KVP hätte wenig bis nichts gelöst. Vor allem hätte sie das Hauptproblem nicht gelöst, das in dieser Debatte über den SBB-Geschäftsbericht fast nicht zur Sprache gekommen ist. Das ist die fehlende Transportmöglichkeit für den Güterverkehr mit Blick auf den Transitverkehr, den die SBB heute leider zu beklagen haben. Das sind politische Versäumnisse, die sich sehr, sehr stark gegen die Schweiz, gegen unsere Stellung, als in der Mitte von Europa liegend, auswirken können. Das ist das wirkliche Problem. Herr Müller hat dieses Problem angetippt, indem er gesagt hat, dass die SBB ihre Schwierigkeiten höchstwahrscheinlich nur dann einigermaßen befriedigend lösen können, wenn man dieses Gütertransitproblem in den Griff bekommt.

Die Debatte, ob die SBB im Personenbereich erfolgreich sind oder nicht, geht an diesem Problem wirklich vorbei. Ich glaube, gerade die SBB haben sehr grosse Fortschritte bei der Bewältigung des Personenverkehrs gemacht. Diese Anstrengungen verdienen es, anerkannt zu werden. Beispielsweise der Regionalverkehr hat eine grössere Leistungsfähigkeit dank SBB-Einsatz erreicht. Ich verweise auch auf das Projekt «S-Bahn Zürich», den Regionalverkehr in Bern oder in Basel. Es bahnen sich auch hier noch weitere Lösungs- und Aufgabemöglichkeiten der SBB an. Aber im Güterbereich steht es sehr schlecht. Man hat immer gesagt, der Güterfernverkehr müsse auf die Schiene. Jetzt frage ich Sie einmal genau: Sagen Sie mir, wie Sie das mit KVP hätten bewältigen wollen, und sagen Sie mir, wie Sie das ohne KVP bewältigen wollen! Denn für beide Abstimmungsausgänge haben wir die gleiche Sachlage.

Wir haben die Tatsache, dass der Transitverkehr durch Europa heute rund 60 Millionen Tonnen pro Jahr umfasst. 12 Millionen gehen durch die Schweiz, 11 Millionen davon auf der Schiene, 1 Million auf der Strasse. Herr Scherrer hat es zu Recht gesagt. Dieser Transitverkehr ist wachsend. 3 Prozent pro Jahr nimmt er zu. Bis zum Jahre 2000 beträgt er ungefähr 90 Millionen. 50 Prozent dieses Transitverkehrs müssten an sich von den Verkehrsverbindungen her durch die Schweiz, weil das die kürzeste Verbindung ist. Wir können uns unserer Stellung als internationale Verkehrsdrehscheibe nicht entziehen und sagen: Sollen die doch über den Brenner oder den Grosse St. Bernhard fahren! Dort ersticken sie nämlich im Verkehr. Wir haben immer noch paradisiische Verhältnisse. Ich meine, der Transitverkehr gehört auf die Schiene, aber wir müssen etwas tun, damit das möglich wird. Heute können Sie diesen Verkehr nicht einfach steigern. Herr Bundesrat Ogi hat im Vorfeld der KVP-Abstimmung etwas mysteriöse Zahlen auf den Tisch gelegt und gesagt, die Kapazität könne innert kürzester Zeit um 10 Millionen Tonnen erhöht werden. Ich frage mich wie. Die Wirklichkeit sieht ganz anders aus. Wir haben Tunnelprofile, die den internationalen Transporthöhen nicht gerecht werden. Wir haben eine Bahn, mit der die Güter von ungefähr 200 Meter auf 1100 Meter hinauf – und dann auch wieder heruntertransportiert werden müssen. So können Sie den anfallenden Transitverkehr der Zukunft nicht bewältigen. Dafür brauchen Sie endlich den Beschluss, Basistunnels im Gotthard, beim Simplon und beim Lötschberg zu bauen. Einer allein wird nicht genügen. Wir werden auch die Mittel zur Verfügung stellen können, denn diese Mittel müssen zur Hauptsache aus den Strassenbeiträgen geleistet werden. Das ist sinnvoll, weil der Güterverkehr wirklich auf die Schiene gehört. Das Hauptproblem ist, dass das erst in fünfzehn bis zwanzig Jahren zu lösen ist, aber in der Zwischenzeit Europa 1992 entsteht und sich das Transitverkehrsvolumen von 60 Millionen auf 90 Millionen Tonnen erhöht.

Die internationale Solidaritätsverpflichtung der Schweiz, ihren Teil beizutragen, ist Hauptaufgabe des Schienenverkehrs, des Güterverkehrs. Hier wird noch zu wenig getan.

Herr Bundesrat Ogi hat eine vornehme Pflicht. Sein Vorgänger hat durch seine Verzögerungspolitik eine grosse Unterlassungssünde begangen. Statt KVP-Konzeptionen in die Welt zu setzen, hätte er besser dieses Problem einer schnelleren Lösung zugeführt.

Ich wünsche nur, Herr Bundesrat Ogi, dass Sie alle Ihre Energie darauf verwenden können, den Transitverkehr eines Tages von der Strasse auf die Schiene zu verlegen, im Interesse der Schweiz, ihrer internationalen Stellung und der europäischen Solidarität. Das ist Ihre Hauptaufgabe. Ich wünsche Ihnen dazu viel Erfolg und Kraft.

Ammann: Herr Feigenwinter hat vorhin in seiner etwas polternden Art Stellung zu meinem Votum genommen und gesagt, ich hätte in wenig qualifizierter Weise die Strasse schlecht gemacht. Herr Feigenwinter, ich war immer gegen verkehrspolitische Grabenkriege, und ich bin der Meinung, dass wir so unsere künftigen Verkehrsprobleme nicht lösen können. Deshalb war ich für die KVP als gemässigten Kompromiss, der keineswegs alle unsere berechtigten Postulate erfüllt hätte. Wenn Sie meinen, ich hätte in wenig qualifizierter Weise die Strasse schlecht gemacht, so könnte ich Ihnen und allen anderen Gegnern der KVP mit Fug und Recht vorwerfen, Sie hätten in wenig qualifizierter Weise die KVP schlecht gemacht. Sie sind schuld daran, und Sie werden die Verantwortung dafür tragen müssen, dass wir die enormen Zukunftsprobleme im Verkehrsbereich ohne geeignetes Instrumentarium in Angriff nehmen müssen.

M. Meizoz, rapporteur: Je crois pouvoir dire que, d'une manière générale, le résultat de l'exercice 1987 des CFF a été favorablement accueilli par cette assemblée.

Au cours de ce vaste débat, on a plus particulièrement mis en évidence les questions relatives au recrutement du personnel ainsi que celles des salaires.

S'agissant du recrutement, je voudrais rappeler que les difficultés que l'on rencontre dans ce domaine ont été évoquées par les rapporteurs. Je me bornerai donc à ajouter que ces difficultés existent dans tous les secteurs de notre économie. Cependant, en ce qui concerne les CFF, les choses se présentent sous un éclairage différent, parce que les formations ferroviaires requièrent des qualifications spéciales qui rendent plus difficile le recrutement des agents dont l'entreprise a besoin. Il faut aussi relever que les métiers ferroviaires sont de moins en moins attractifs, notamment pour les jeunes, en raison des horaires irréguliers, mais aussi, il faut en convenir, parce que les salaires ne sont pas toujours concurrentiels.

On a abordé ces questions lorsque nous avons traité, il y a quelques mois, de la révision du statut des fonctionnaires. Tout ou presque a été dit à ce sujet. Je souligne simplement que les mesures spéciales qui sont appliquées à Genève actuellement et que le nouveau statut des fonctionnaires permet d'étendre là où il y a pénurie de personnel doivent être exploitées. Il conviendrait même d'envisager l'extension de ces mesures à d'autres villes ou agglomérations du pays où la pénurie se fait plus particulièrement sentir. Je crois savoir que la direction générale des CFF s'en préoccupe.

J'en viens maintenant à l'augmentation des tarifs. Nous anticipons quelque peu car, à mon sens, c'est à l'heure du budget que le débat pourra valablement s'instituer à ce sujet, c'est-à-dire lorsque nous connaîtrons les modalités de cette augmentation telle que le Conseil d'administration des CFF l'envisage. Aujourd'hui, cependant, nous savons que l'abonnement demi-prix ne serait pas touché par cette augmentation des tarifs. Je m'en réjouis, sans doute avec vous tous, et cela devrait apaiser les craintes de ceux qui imaginent déjà l'effet dissuasif que pourrait avoir cette majoration des tarifs.

Le Conseil fédéral a annoncé comme suit cette augmentation dans le message: «Il sera indispensable, dans un proche avenir, de négocier un relèvement des prix couvrant au moins le renchérissement». Je ne sais pas si ce passage a échappé à la sagacité des lecteurs, mais si ma mémoire est fidèle, la commission n'a pas fait de réserve à ce sujet, ce qui

m'autorise à dire que cette perspective ne l'a pas choquée. J'ajouterai que les CFF ne sauraient être le seul secteur de l'économie qui renoncerait à couvrir le renchérissement. Donner aux Chemins de fer fédéraux les moyens de verser à la Confédération une contribution d'infrastructure de dimension correcte, convenable, me paraît être une exigence importante et conforme à l'esprit du mandat de prestations. C'est pour cela que l'augmentation de tarif telle qu'elle est envisagée est, aux yeux de la commission, parfaitement soutenable.

Müller-Meilen, Berichterstatter: Die Rechnung der SBB 1987 hat hier im Rat und in der Verkehrskommission eine überwiegend positive Reaktion gefunden. Zu Recht, denn immerhin ist der Marktanteil der SBB um 3,7 Prozent gestiegen. Ich glaube, es geht darum, in dieser Diskussion den Mittelweg zu finden, die SBB einerseits attraktiver zu machen und andererseits die SBB-Finanzentwicklung unter Kontrolle zu behalten. Es ist hier verschiedentlich auf das Sorgenkind Güterverkehr hingewiesen worden und auf die Notwendigkeit, in dieser Richtung mehr zu tun, ein neues Konzept zu erarbeiten. Wir erwarten dieses neue Konzept bei der Beratung des Budgets 1989. Die Gefahren der Finanzentwicklung sind in mehreren Voten zur Darstellung gekommen. Herr Dreher hat die Ansicht geäußert, mit den Investitionen werde den Marktkräften entgegengewirkt. Ich glaube, man muss aber darauf hinweisen, dass der öffentliche Verkehr insgesamt einen Nachholbedarf an Investitionen hat, dass wir lange Zeit in den öffentlichen Verkehr nur etwa einen Viertel oder einen Fünftel dessen investiert haben, was wir für den privaten Verkehr ausgegeben haben, und dass wir heute zur Einsicht gekommen sind, dass es, zum Beispiel für die «Bahn 2000», Mehrinvestitionen braucht. Ich glaube nicht, dass das den Marktkräften entgegenwirkt. Herr Dreher, Sie wohnen in Küsnacht am Zürichsee. Küsnacht am Zürichsee wird einerseits vom Goldküstenexpress und andererseits von der Forchbahn bedient. Der Goldküstenexpress hat nach der Einführung des Halbstundentakts eine Zunahme der Benützer um einen Drittel, die Forchbahn nach der Einführung des Viertelstundentakts eine Zunahme um mehr als 50 Prozent erlebt. Das ist doch der Beweis, dass die Investitionen einen Umsteigeeffekt bewirkt haben.

Es ist mehrfach auf die Personalsorgen der SBB hingewiesen worden. Auch Herr Ammann hat dies getan. Ich glaube, man kann diese Rekrutierungsschwierigkeiten nicht einfach den Beschlüssen der Parlamentsmehrheit zuweisen. Wir haben in der ganzen Wirtschaft Rekrutierungsschwierigkeiten. Wir haben einen ausgetrockneten Arbeitsmarkt, und dass sich das auch bei den SBB zeigt, ist nicht erstaunlich. Dass man die Rekrutierungsmöglichkeiten erweitern muss – es wurde mehrfach darauf hingewiesen –, dass es in der Schweiz Gebiete gibt, in denen noch Rekrutierungsmöglichkeiten bestehen, die man besser ausnützen muss, was allerdings die Frage der Mobilität aufwirft, dass man auf diesem Gebiet noch einiges tun kann, ist klar. Wir haben den SBB mit dem Leistungsauftrag 1987 den Auftrag gegeben, unternehmerisch stärker tätig zu werden. Das schliesst auch die Ausnützung der Liegenschaften ein, die die SBB in der ganzen Schweiz besitzen und die bisher zu wenig fruktifiziert wurden. Dass das im Rahmen des Städtebaus und der Raumplanung geschehen muss, ist unbestritten. Wenn die SBB unternehmerisch tätig sein sollen, können wir ihnen kein Ausnützungskorsett anlegen. Wir können den SBB die unternehmerische Freiheit, die wir ihnen mit dem Leistungsauftrag 1987 geben wollten, nicht einfach wieder nehmen. Herr Kohler hat den Wunsch geäußert, dass der Ausbau der «Bahn 2000» für alle Regionen gleichzeitig erfolge. Ich glaube, das entspricht durchaus dem Sinn des Projektes «Bahn 2000» und dem Willen der Verkehrskommission. Ueber die Tarife werden wir uns bei der Budgetberatung 1989 wahrscheinlich nochmals unterhalten, obwohl die Tarife nach neuem Leistungsauftrag – zumindest im marktwirtschaftlichen Bereich – in die Kompetenz des Verwal-

tungsrates gehören, was wir vielleicht doch nicht vergessen sollten.

Bundesrat Ogi: Ich danke Ihnen zunächst für die doch relativ gute Aufnahme des Geschäftsberichtes und der Rechnung 1987 der SBB. Ich danke Ihnen aber auch für Ihre Hinweise und Vorschläge. Wir nehmen sie gerne entgegen. Ich danke auch dem Präsidenten der Verkehrskommission und dem Berichterstatter in deutscher Sprache für die ausführliche Orientierung.

Die Rechnung und der Geschäftsbericht der SBB für das Jahr 1987 sind ein guter Spiegel der doch recht guten Leistung der SBB im Jahre 1987. Der Gesamtaufwand übersteigt die Grenze von 4,5 Milliarden Franken deutlich. Zwei Zahlen stehen in der politischen Würdigung der Rechnung im Vordergrund: der Unternehmensgewinn von gut 23 Millionen Franken, der höher ausgefallen ist, als er bugetiert war, dann die finanzielle Leistung des Bundes von insgesamt 1,142 Milliarden Franken. Sie liegt gut 100 Millionen Franken über derjenigen des Jahres 1986.

Die Gesamtleistungen des Bundes respektive des Steuerzahlers an die SBB belaufen sich 1987 auf 1,142 Milliarden Franken, und bezogen – das ist interessant – auf die Einwohner unseres Landes machen sie pro Kopf etwa 180 Franken aus. Beziehen wir die Bundesleistungen auf die 37 200 Mitarbeiter, entfällt auf jeden von ihnen ein Bundesbeitrag von 30 700 Franken. Diese Zahlen sollen die Dimension und den Wert, den die SBB mit ihren Leistungen für uns Schweizer darstellen, in den Vordergrund rücken.

Der neue Leistungsauftrag prägt erstmals die Rechnung der SBB 1987. Der Hauptgedanke ist: Der Bund trägt die Infrastrukturkosten der SBB. Damit will der Bund die Führung in der Verkehrspolitik bekräftigen und zugleich die unternehmerischen Leistungen der SBB anspornen. Die Führung in der Verkehrspolitik heisst hier: Festlegen der gemeinschaftlichen Leistungen, aber auch Festlegen des Infrastrukturbeitrages der SBB und der Restbelastung des Bundes.

Der Unternehmerauftrag der SBB heisst nicht «Defizit verkleinern», sondern mindestens die Rechnung ausgleichen und zugleich einen grösstmöglichen Infrastrukturbeitrag leisten. Früher hiess es: Die Defizite werden ohnehin gedeckt, ob klein oder gross. Heute, dank Infrastrukturbeitrag, ist das Ziel, eine ausgeglichene Rechnung zu präsentieren. Die Formulierung ist jetzt – wenn Sie so wollen – positiv. Da ist etwas Psychologie, für die SBB aber sicher auch Ansporn dabei.

Nach der Finanzplanung wird der Beitrag der SBB an die Infrastruktur-Leistung des Bundes zurückgehen. Auch das ist ein Ansporn für die SBB, die pessimistischen Erwartungen zu widerlegen.

Bei der Rechnungsablage machen wir die Erfolgskontrolle. Dass diese echt, hart und damit leistungsfördernd sein kann, dafür tragen wir alle, auch Sie, die Verantwortung, vor allem bei der Budgetberatung, bei der wir den Masstab setzen, mit dem die SBB später gemessen werden. Wir sind selbstkritisch genug, die Tauglichkeit des Instrumentes Leistungsauftrag jederzeit und auch jährlich überprüfen zu können. Gemessen am Masstab des Voranschlags haben die SBB 1987 das Ziel erreicht. Dazu dürfen wir ihnen und vor allem den vielen Mitarbeitern gratulieren und ihnen auch Dank abstaten.

Wir hatten den Beitrag der SBB an die Infrastrukturkosten auf 211 Millionen Franken festgelegt. Die SBB leisteten aber gut 218 Millionen Franken. Zugleich haben die SBB die Rechnung 1987 nicht nur ausgeglichen, sondern sogar einen Ueberschuss von 23 Millionen Franken ausweisen können. Insgesamt übertrafen sie also die Erwartungen um gut 30 Millionen Franken.

Ich will aber nicht verschweigen, dass viele Sorgen bleiben. Zuerst einmal die Stagnation, ja der Rückgang beim Güterverkehr, mengen- und ertragsmässig. Diese Situation zwingt die SBB und uns alle, völlig neue Angebotskonzepte und international abgesicherte Strategien zu forcieren. Die Berichterstatter haben dieses Problem bereits erwähnt. Ich

gehe nicht näher darauf ein. Dann bleiben die sinkenden Erträge im Personenverkehr trotz recht guter Verkehrszunahme, die nicht zuletzt dazu geführt haben, dass die Tarifierhöhung auf den 1. April 1989 vollzogen werden muss. Herr Nationalrat Dünki hat das erwähnt und auch kritisiert. Aber diese Verkehrszunahme, ohne Ansteigen der Erträge, hat die SBB dazu gezwungen, am letzten Donnerstag die Tarifierhöhungen zu beschliessen.

Ein grosses Problem – es wurde von verschiedenen Rednern angesprochen – ist die Personalrekrutierung und die enorme Arbeitslast, die diese 37 200 Leute zu tragen haben. Die Vorschläge, die die Herren Etique, Schmidhalter und Carobbio gemacht haben, werden wir aufnehmen und eingehend studieren und prüfen.

Die unbestreitbaren Erfolge, welche die SBB mit der Rechnung 1987 nachweisen, dürfen nicht über das Problem der sinkenden Ertragskraft bei zugleich steigenden Finanzbedürfnissen für die Zukunft hinwegtäuschen. Die Anstrengungen der SBB sind also zu verstärken. Durststrecke oder unaufhaltsame Verschlechterung? Das ist die zentrale Frage, die sich heute stellt. Auf sie will ich noch kurz eintreten.

Es gibt Faktoren, die die Rechnung begünstigen, und solche, die die Rechnung negativ beeinflussen. Die für die Bundeskasse negativen Faktoren, zum heutigen Zeitpunkt beurteilt, sind etwa: die Besoldungspolitik des Bundes – die allgemeine Realloohnerhöhung wird ebenfalls wieder zu Buche schlagen –, die Tarifierleichterungen ohne genügenden Umsteigeeffekt, wobei der Umsteigeeffekt ja noch nicht abschliessend beurteilt werden kann – gut Ding will Weile haben –, die Liberalisierung des EG-Marktes mit dem magischen Datum 1992 – was kommt auf uns zu? Sind wir in der Lage, diesen Konkurrenzkampf zu bestehen? –, die bevorstehende neue Einnahmenverteilung im internationalen Eisenbahnverkehr und schliesslich die Optimierung des Nationalstrassennetzes.

Als positive Faktoren rücke ich in den Vordergrund: die erwarteten langfristigen Ertragseffekte mit der «Bahn 2000». Hier sollte sich doch etwas Positives abzeichnen. Die Leistungsverbesserungen der Eisenbahn-Alpentransversale sind leider noch weit, weit weg; ich komme noch darauf zurück. Wir erhoffen uns auch Verbesserungen im Regionalverkehr mit besseren Regionalverkehrskonzeptionen sowie eine Automatisierung im Güterverkehr und schnellere Abfertigungen mit dem internationalen Frachtbrief; ferner ist eine zügige Realisierung der Investitionen bei «Bahn 2000», dem Bahnhofprojekt Zürich usw. nötig. Und wir hoffen auf einen neuen Geist, der in den nächsten Jahren bei den SBB Einzug halten sollte.

Als Vorsteher des EVED habe ich mir vorgenommen, die grossen Leistungen der SBB nicht zu verstecken, zugleich aber von den SBB einen Grosseinsatz zu verlangen. Die vielen qualifizierten Mitarbeiter der SBB auf allen Stufen müssen wieder stolz sein auf ihre Arbeit und sich mit ihrer Bahn identifizieren. Das erscheint mir sehr wichtig. Die Anerkennung des hohen Wertes der SBB soll ihnen täglicher Ansporn zu Bestleistungen sein. Wenn wir auch viele strukturelle Schwierigkeiten nicht sofort meistern können, die richtige Einstellung zu den grossen Herausforderungen bildet die wichtigste Voraussetzung, um die hohen und berechtigten Erwartungen der Bevölkerung und der Politiker zu erfüllen, wenn möglich zu übertreffen. Ich möchte Sie bitten mitzuhelfen, diese 37 200 Mitarbeiter bei der SBB zu motivieren, ihnen Freude und Mut in ihrer Berufsausübung zu geben. Nur so wird es gelingen, den von Nationalrat Dreher angesprochenen Schuldenberg nicht anwachsen zu lassen – wobei ich glaube, dass Herr Dreher bei seinen Aeusserungen vielleicht doch ein wenig überdreht hat.

Zu den Fragen, die im Rahmen der Debatte gestellt wurden. Die Liegenschaftspolitik wurde angesprochen. Auch hier gilt das gleiche, was ich zur Frage der Verzinsung der Postcheckkonti oder auch zu Castelletti gesagt habe. Die SBB setzen bei den Liegenschaften auf die Karte Ertragsoptimierung. Sie haben sich ehrgeizige Steigerungsraten vorgenommen. Mit den Liegenschaften sollen die SBB keine

Defizite produzieren, sondern im Gegenteil einen Beitrag zu ihrem Abbau leisten. Die SBB wollen grössere Promotionsvorhaben mit gemischten Geschäfts- und Verwaltungszentren an oder auf den Bahnhöfen und Geleiseanlagen fördern. Das Ziel höherer Erträge dieser Zentren steht im Einklang mit dem Ziel, Bahnhofanlagen attraktiv zu gestalten. Herr Herczog, ich bin der Meinung, Bahnhöfe sollen nicht nur ein Ort der Verschiebung vieler Menschen sein, sondern auch und nicht zuletzt Zentren der Kommunikation und der Gastronomie sowie Umschlagplatz für die Wirtschaft darstellen. In diesem Sinne steckt in vielen Bahnhöfen noch ein ungenutztes, sinnvolles Potential. Wer wie die SBB offen zugibt, mit den Liegenschaften höhere Erträge erreichen zu wollen, wird bei den Mietern und Interessenten verständlicherweise nicht nur Freude auslösen. Die laufenden Effizienzsteigerungen, namentlich auch mit Hilfe der Informatik, sind aber ein dringendes Bedürfnis angesichts von etwa 30 000 Mietverträgen, welche die SBB als Vermieterin betreuen. Die SBB wollen auch die Besteller von Nutzungen stärker und früher als bisher in die Planung neuer Objekte oder in Umnutzungen einbeziehen. Es ist selbstverständlich, dass die SBB ihre Vertragspartner stets fair und anständig behandeln. Dazu gehört nicht nur der Umgangston, sondern sicher auch die Festsetzung der Vertragsbedingungen. Trotz Ihrer Kritik, Herr Herczog, habe ich keine Anhaltspunkte, wonach die SBB objektiv gegen solche Anstandsregeln verstossen hätten. Wenn Sie aber konkrete Vorfälle belegen können, bin ich Ihnen für Ihren Hinweis dankbar. Herr Ammann hat die Problematik der Velobeförderung angesprochen. Der Veloverlad behindert den Betrieb des Regionalverkehrs in den Spitzenzeiten ganz beträchtlich. Sie haben die Zahlen der transportierten Fahrräder bei der Bodensee–Toggenburg-Bahn vernommen. Gerade Berufspendler und Schüler haben ein Anrecht auf Pünktlichkeit. Die SBB haben die Tarife des freien Veloverlades diesen Gegebenheiten anpassen müssen. An Werktagen wurde der Preis stark erhöht, um den Verlad einzudämmen. Dagegen ist der Verlad an Wochenenden in den Regionalzügen gratis.

Die normale Aufgabe von Velos ist betrieblich dem Gepäckverkehr gleichzusetzen. Dieser ist sehr arbeits- und damit kostenintensiv; der Kostendeckungsgrad liegt unter 10 Prozent. Deshalb drängen sich im Normalverlad einige Preisanpassungen geradezu auf. Ein neues Konzept, wie das von Herrn Ammann angesprochen wurde, ist zwar nicht in Prüfung. Wir nehmen Ihre Ideen aber auf und werden sehen, was wir damit tun können.

Die beiden Fragen von Herrn Nationalrat Kohler in bezug auf die Berücksichtigung der Strecken, die nicht an der Mittellandachse liegen, sowie die Frage zur neuen Haltestelle in Studen wurden von Herrn Nationalrat Müller beantwortet. Ich nehme die Problematik auf. In bezug auf die «Bahn 2000» haben wir uns an das zu halten, was wir beschlossen haben. In bezug auf den Bahnhof Studen: Ich werde den Bedingungen, die von seiten der SBB gestellt werden, nachgehen und darauf achten, dass der «esprit de la loi» eingehalten wird.

Frau Fankhauser hat die Uniformaufträge angesprochen. Der Bundesrat kann keine Weisungen erteilen. Die SBB haben sicher kein Interesse daran, Firmen einzusetzen, die problematische Arbeitsbedingungen bieten. Der angesprochene Fall ist – so hoffe ich – eine Ausnahme, welcher die Regel bestätigt. Der Bundesrat kann sich nicht in Einzelfälle einmischen. Wir werden dieser Sache aber nachgehen; Sie werden schriftlich davon unterrichtet, ob dem so ist, wie Sie gesagt haben.

Was die Berücksichtigung beim Materialeinkauf betrifft, so gibt es klare Kriterien. Es sind dies die Qualität, der Preis, die Einhaltung der Liefertermine, die Zuverlässigkeit und auch die Möglichkeit von Gegengeschäften. Die Bahntreue muss hier auch eine gewisse Rolle spielen.

Herr Allenspach hat Fragen der Personalpolitik und der Diskriminierung von Mitarbeitern über 40 Jahren aufgeworfen. Die beiden Fragen nehme ich auf. Ich weiss nicht, ob das tatsächlich so ist, nehme aber an, dass das, was ein

Nationalrat ausspricht, haargenau stimmt. Trotzdem möchte ich abklären, ob bei der Personalpolitik der SBB Arbeitnehmer über 40 Jahre tatsächlich keine Chance haben. Falls das zutrifft, müssten wir es korrigieren. Im nächsten Geschäftsbericht werde ich, wie Sie das gewünscht haben, darüber orientieren.

Ich möchte Herrn Loeb danken für die Ideen, die er hier formuliert hat. Wir sind immer auf neue Ideen angewiesen. Ich muss hier folgendes sagen: Die von ihm angesprochenen Tages-Generalabonnemente gibt es bereits in der Form der Tageskarten mit Generalabonnementswirkung als Ergänzung des Halbtaxabonnementes. Ebenfalls den Musikwagen gibt es: Auf Bestellung können Sie Disco-Parties in SBB-Wagen durchführen. Ich darf hier nicht als Marketing-Manager auftreten, sonst könnte ich Ihnen noch einige solche schönen Angebote erwähnen. Aber wenn Sie Ideen haben und wenn sie so gut sind, wie das Kaufhaus, das Sie, Herr Loeb, vertreten, sind wir gerne bereit, das aufzunehmen. Wie gesagt: Ideen bringen uns weiter.

In bezug auf die Situation Huckepack, Tunnelhöhen usw. kann ich Ihnen folgendes sagen: Die bestehenden Tunneln können aus Kostengründen leider nur in den wenigsten Fällen ausgeweitet werden. Sämtliche neuen Tunneln, so zum Beispiel der Grauholtztunnel, der jetzt gerade in Bau gegangen ist, oder der neue Hauenstein-Basistunnel, werden selbstverständlich auf die geforderten Masse ausgerichtet. Aber ich darf zusätzlich festhalten, dass wir auf den grossen Achsen ständig prüfen, ob mit Einzeleingriffen diese Situation verbessert werden kann. Möglichkeiten sind vorhanden. So scheinen die ersten Abklärungen ein Resultat auf der Achse Lötschberg–Simplon zu zeigen, und wir hoffen, auch Möglichkeiten auf der Gotthardlinie zu finden, wobei hier neue Probleme zu überwinden sind.

Ein grosses Problem – das habe ich hier bereits einmal ausgeführt – ist die Geschwindigkeit. Hier ist die Schiene gegenüber der Strasse sehr stark benachteiligt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit auf der Strasse im Güterverkehr beträgt zwischen 40 und 50 km/h. Die durchschnittliche Geschwindigkeit auf der Schiene ist leider nur zwischen 20 und 30 km/h. Das ist nach meiner Beurteilung das grösste Handicap im Güterverkehr. Es geht darum, dass wir mit Hilfe geschickter Massnahmen – ich denke vor allem an die Rangierbahnhöfe, wo man etwa die Möglichkeit der automatischen Kupplung doch studieren sollte – versuchen, diese Geschwindigkeit anzuheben.

Ich darf auch an die Adresse von Herrn Nationalrat Seiler festhalten, dass das Huckepack-Angebot noch bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Es sind hier also noch Kapazitäten vorhanden. Ich darf auch erwähnen, dass sich der Bund vor allem im Bereich der Terminals im Ausland sehr stark eingesetzt hat und sogar Mittel gesprochen hat.

Herr Carobbio hat zwei Fragen gestellt: eine Frage in bezug auf die 24 Kondukteure, die im Tessin rekrutiert wurden und dann als Dienstort Zürich, Olten oder Luzern zugewiesen erhielten. Das Problem ist die Mobilität. Auch Herr Etique hat es angesprochen: Wenn wir in diesen Kantonen rekrutieren und dann die Leute zwingen, einen anderen Dienstort anzunehmen, ist die Bereitschaft häufig nicht vorhanden. Aber im Zusammenhang mit diesem Rekrutierungspaket müssen wir auch dieser Frage nachgehen. Ich kann verstehen, dass ein Tessiner lieber im Kanton Tessin bleibt und – leider – nicht nach Zürich, Olten oder Luzern gehen will. Herr Feigenwinter hat die fehlende Transportmöglichkeit, insbesondere im Gütertransitbereich, angesprochen. Das ist unser grösstes Problem. Ich darf aber trotzdem festhalten, dass mit dem Ausbau der BLS-Linie auf Doppelspur ab 1990 – die Zahl ist richtig, man hat mir sie auch so gegeben – die Tonnage von 15 Millionen Tonnen auf 25 Millionen Tonnen angehoben werden wird. Ich weiss, dass das für später noch ungenügend sein wird. Aber ich muss das hier erwähnen, weil Sie immerhin etwa 600 bis 700 Millionen Franken beschlossen haben, um den Doppelspurausbau der Lötschbergbahn zu ermöglichen.

Wir haben auch in Luxemburg bei der CEMT-Ministerkonferenz feststellen können, dass der Druck auf unser Land als

Drehscheibe Europas sehr massiv ist und dass wir nicht immer nur aus der Defensive heraus operieren können. Die Alpentransversale ist ein Projekt, das nun drängt. Ich möchte hier auch den Zeitplan bekanntgeben, nach dem wir vom Departement aus vorgehen möchten. Wir möchten bereits in diesem Herbst die Vernehmlassung beginnen. Die Antworten möchten wir bereits bis Januar 1989 zur Verfügung haben. Dann wollen wir bis im März 1989 den Vorgehensplan im Bundesrat bereinigen, und bereits im Sommer 1989 sollte die Botschaft vorliegen. Dann kommt das Parlament an die Reihe, und dann entscheiden Sie, wie schnell das Projekt vorankommen kann. Da hoffe ich natürlich, dass es nicht zu einem Variantenstreit kommt, dass man sich dann nicht wegen dieser Varianten die Köpfe einschlägt. Ich habe manchmal fast den Eindruck, heute wolle jedes Tal diese Alpentransversale. Wie sieht es in zwanzig Jahren aus? Das ist die Kardinalfrage. Sie haben es also in der Hand, das Geschäft beförderlich zu behandeln oder es auch zu verzögern.

Ich komme von der Neat zu den SBB zurück. Wunder werden die SBB auch in Zukunft nicht erbringen können: «Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.» Aber die Bereitschaft, es in Zukunft besser zu machen, wäre vorhanden. Wir müssen nur alle gewillt sein, es zu tun, und alle bereit sein, in diese Zukunft zu investieren.

Frau Fankhauser: Ich möchte auf einen feinen Unterschied bei der Aussage des Bundesrates hinweisen: Mein Anliegen wurde entgegengenommen, um zu prüfen, ob es stimme, was ich sage. Bei Herrn Allenspach nehme man an, es stimme, was er sage.

Ich kann dem Herrn Bundesrat sagen: Er kann sich diese Prüfung ersparen. Ich kann meine Aussagen belegen. Schliesslich wurde genug über diesen Betrieb in der Presse geschrieben. Besser ist es, zu prüfen – das war der Sinn meines Votums –, warum die Verwaltung der SBB behaupten kann, sie habe keine Legitimation zu prüfen, ob die Betriebe einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt seien.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfs	112 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1987

CFF. Gestion et comptes 1987

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	768-782
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 387

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.