

Fünfte Sitzung – Cinquième séance

Donnerstag, 8. Juni 1989, Vormittag
Jeudi 8 juin 1989, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Iten

89.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988 CFF. Gestion et comptes 1988

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. April 1989 (BBI II, 237)
Message et projet d'arrêté du 26 avril 1989 (FF II, 234)

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

M. Meizoz, rapporteur: Les comptes de 1988 des CFF sont meilleurs que prévu. Ils font apparaître un excédent de produit de 42,2 millions de francs contre 23,3 millions une année plus tôt. Compte tenu des dépenses supplémentaires engendrées par le versement d'une allocation d'automne et d'une allocation de renchérissement au personnel, soit 36 millions de francs, ainsi que de la prise en charge d'une contribution d'infrastructure supérieure de 13,5 millions de francs aux prévisions, l'amélioration globale, par rapport au budget, est de 92 millions de francs.

Les objectifs financiers visés sont donc atteints au terme d'un exercice qui a vu les CFF battre tous les records de transport, aussi bien de voyageurs – on en a dénombré près de 260 millions – que de marchandises, le tonnage acheminé par le rail étant de l'ordre de 48 millions de tonnes.

L'effectif des personnes occupées dans l'entreprise, n'ayant cru que de 0,4 pour cent alors que le volume de la production a augmenté de 8,4 pour cent, on voit d'emblée que la hausse du rendement n'est pas négligeable. Manifestement, les efforts entrepris pour exploiter davantage encore les réserves de productivité ont porté leurs fruits. Les investissements, enfin, n'ont jamais été aussi volumineux dans l'histoire de l'entreprise.

On le voit, les motifs de satisfaction ne manquent pas, qui nous autorisent à qualifier le bilan de l'exercice 1988 de globalement positif.

Les CFF ne baignent pas pour autant dans le confort absolu. Quelques ombres figurent au bilan, qui doivent retenir l'attention. Alors que l'évolution des produits dans le trafic voyageurs va de pair avec celle des prestations fournies, il en va autrement dans le trafic marchandises où les recettes, (+ 2,3 pour cent), n'épousent pas le rythme d'accroissement du tonnage confié au rail, (+ 8,4 pour cent).

La vivacité de la concurrence et des concessions sur les prix qui en découlent expliquent cette situation; d'où le repli important du degré de couverture des coûts globaux, celui-ci s'établissant à 84,7 pour cent à fin 1988 contre 87,3 pour cent douze mois plus tôt. La libéralisation du Marché européen des transports à l'horizon de 1993 n'arrangera pas les choses. De toute évidence, la lutte pour les parts de marché se fera encore plus âpre.

Les CFF entendent bien relever le défi. Ils s'y préparent en élaborant, sous le nom de «Cargo 2000», une nouvelle stratégie visant notamment à développer le trafic par trains complets, à rationaliser le trafic par wagons complets isolés, ce qui devrait entraîner un remodelage du réseau de desserte et à mettre sur

un pied un trafic combiné par conteneurs et trains à relations fixes dans le corridor du Plateau.

Les CFF attendent de l'application de ce nouveau concept une diminution des charges, une augmentation des recettes, donc une amélioration du degré de couverture des frais.

Cet objectif ne sera pleinement atteint que si, complémentai-
rement, des correctifs sont apportés à la politique tarifaire suivie jusqu'ici. Cela paraît d'autant plus nécessaire et urgent que les produits par tonne/km sont, en termes nominaux, moins élevés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a une quinzaine d'années.

La politique tarifaire de demain devrait permettre aux CFF de tirer profit au maximum des possibilités du marché, de fixer leurs prix en tenant compte aussi bien des situations de pénurie que de pléthore des capacités de transport.

Dans le secteur des voyageurs où, pour la quatrième année consécutive, les produits sont supérieurs à ceux du trafic marchandises, une restructuration de l'assortiment des titres de transport paraît s'imposer. Les adaptations au renchérissement du coût de la vie devraient désormais intervenir tous les deux ans. D'autres ajustements sont à l'étude qui pourraient aussi toucher l'abonnement à 100 francs donnant droit au billet à prix réduit.

Dans ce domaine également, les CFF doivent se donner les moyens d'appliquer une politique tarifaire souple, évolutive, moderne collant mieux à la réalité économique et au comportement différencié des usagers.

Les dépenses d'investissements s'élèvent à 1509 millions de francs en augmentation de 331 millions ou de 28,2 pour cent sur l'exercice précédent. L'avancée est spectaculaire; elle est surtout vigoureuse au chapitre des voitures pour le transport des voyageurs et des véhicules à moteur. Elle ne l'est pas moins en ce qui concerne les installations ferroviaires. Les CFF font ainsi des efforts considérables non seulement pour rattraper le retard accumulé sur le plan des infrastructures et des équipements mais aussi pour réaliser de nouveaux projets tels que RAIL 2000 (52 millions de francs en 1988), ou encore pour répondre aux exigences de la protection de l'environnement.

A l'heure où le rail connaît une profonde mutation, le dynamisme affiché par les CFF en matière d'investissements mérite d'être souligné. Sans doute faudrait-il faire plus encore. Mais il faut en convenir, des contraintes de nature humaine, technique et financière ne permettent pas d'accélérer le mouvement. Dans ces conditions, plafonner ces investissements à hauteur de 1500 millions de francs par année sans RAIL 2000, constitue un objectif raisonnable et réaliste aussi bien pour le Conseil fédéral que pour la Direction générale des CFF. La commission partage ce point de vue. D'autant que la capacité de l'entreprise à financer ces investissements par ses propres moyens, autrement dit par le biais des amortissements, s'affaiblit dangereusement. Celle-ci s'établit à 42 pour cent contre 58 pour cent en 1987.

Le recours à des financements extérieurs va grandissant avec, comme corollaire, une aggravation des charges d'intérêts: 255 millions de francs ont été dépensés à ce titre en 1988.

Les charges de personnel, après avoir progressé de 4,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent, représentent les 55,6 pour cent du total des dépenses contre 55,2 pour cent en 1987. Ce pourcentage est en régression constante grâce, surtout, à la compression des effectifs. Le paiement en 1988 des allocations d'automne et de renchérissement n'a fort heureusement pas pesé sur le cours des choses. On n'oubliera pas, au surplus, que les CFF conduisent une politique des salaires dont les principes et le contenu sont définis par le Parlement. Ils n'en ont donc pas la totale maîtrise.

Les mesures salariales adoptées par les Chambres fédérales en 1988 n'ont pas, semble-t-il, renforcé de façon décisive le pouvoir d'attraction des professions ferroviaires. La situation sur le front du personnel demeure donc tendue. Elle a plutôt tendance à se détériorer. La production progressant beaucoup plus rapidement que le nombre des agents occupés dans l'entreprise, on voit d'emblée que les gains de productivité ne sont pas illusoire. En réalité, la rationalisation et la

qualité de l'engagement du personnel au service des usagers font la différence.

Cela étant, on observe, sur la base des statistiques publiées au terme du premier trimestre 1979, que les records enregistrés en 1988 en ce qui concerne le trafic marchandises sont en passe d'être pulvérisés. Dans le même temps, le nombre de départs s'accroît. Il a pratiquement doublé en l'espace de deux ans. Les jours de repos arriérés s'accumulent; on en compte plus de 120 000 actuellement. L'assèchement du marché de l'emploi rend plus ardu le recrutement des nouveaux collaborateurs. Enfin, le régime de la retraite à la carte, introduit le 1er janvier 1988, rencontre la faveur des personnes concernées. Plus d'un tiers d'entre elles entendent faire usage de la possibilité qui leur est offerte de mettre un terme à leur activité professionnelle avant l'âge de 65 ans.

Les démissions et les difficultés de recrutement sont de plus en plus motivées ou expliquées, soit par la pénurie et la cherté des logements dans les grandes villes, soit par l'effet dissuasif qu'exercent sur les candidats potentiels les services irréguliers, le travail de nuit et du dimanche.

Dans ces conditions et pour opérer avec plus de succès sur un marché devenu très sélectif, ne serait-il pas souhaitable et opportun, d'une part, de revoir le classement des zones de résidence, en vue de créer des échelons supplémentaires et donc d'élargir l'éventail des indemnités pouvant être allouées selon le lieu de travail et, d'autre part, de majorer de façon convaincante les indemnités pour services irréguliers? La question se pose; elle mérite d'être examinée.

Une telle manière d'appréhender le problème des rémunérations du personnel fédéral paraît préférable à celle qui, consistant en une régionalisation des salaires, porterait atteinte au principe, applicable dans l'ensemble du pays, d'un même traitement de base pour un même travail.

Malgré les difficultés que je viens d'évoquer, les CFF entendent bien tout mettre en oeuvre pour que la pénurie de personnel ne se traduise pas en termes de réduction des prestations. Ce qui, toutefois, ne devrait pas les empêcher d'en revoir la définition et le contenu, de manière à mieux tenir compte des changements observés dans le comportement, le mode de vie, les habitudes des usagers, dans la répartition de l'habitat et des activités économiques dans le pays.

Le résultat satisfaisant de l'exercice 1988 ne saurait masquer le fait que les prestations financières de la Confédération en faveur des CFF sont en progression de 214 millions de francs, pour s'élever à 1356 millions, soit 28,3 pour cent de la somme des produits, contre 24,9 pour cent en 1987. Cette manne fédérale est distribuée aux CFF en application de la volonté clairement exprimée par le Parlement de compenser des frais d'exploitation non couverts en matière de trafic régional des voyageurs et de ferroutage, de combler le manque à gagner provoqué par les réductions tarifaires, de mettre à la charge de la Confédération une partie des dépenses d'infrastructure. L'intervention financière de la Confédération est donc importante; elle ira croissant à l'avenir. Elle n'altère en aucune façon l'éclairage favorable qui se dégage des comptes de l'exercice 1988.

C'est pourquoi je conclus en vous invitant, au nom de la commission qui s'est prononcée à l'unanimité et avec une abstention, à approuver les comptes, le bilan et le rapport de gestion des CFF pour l'exercice 1988.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Das Rechnungsergebnis 1988 ist das zweite aufgrund des neuen Leistungsauftrages 1987. Der Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen enthält in Artikel 2 Absatz 3 folgende Bestimmung: «Die Bundesbahnen tragen zudem einen Teil des Infrastrukturaufwandes. Der Bundesrat legt diesen Teil so fest, dass die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen sind.»

Bundesrat und Parlament müssen also festlegen, was als grösste unternehmerische Anstrengung zu betrachten ist. Eine objektive Grösse dafür gibt es nicht, und dennoch sollte dieser Beitrag nach möglichst objektiven Kriterien bemessen werden. Die vom Bundesamt für Verkehr angewandte Me-

thode scheint uns zweckmässig. Sie finden sie in der Botschaft dargestellt.

Das Parlament übt eine gewisse Kontrolle über die unternehmerische Geschäftsführung der SBB aus. Im Bereich der langfristigen Verkehrspolitik sind hingegen trotz Leistungsauftrag die Steuerungsmöglichkeiten der Bundesversammlung gering, weil das Parlament zu den Investitionsentscheiden der SBB nichts zu sagen hat, mit Ausnahme von ganz besonderen Vorhaben wie die Neat. Wir sollten aber nicht beim Geschäftsbericht eine verkehrspolitische Diskussion beginnen.

Mit den Rechnungen und dem Geschäftsbericht legen die SBB Rechenschaft über die Erfüllung ihrer unternehmerischen Aufgabe ab. Mit dem Voranschlag 1988 haben Bundesrat und Parlament den SBB das unternehmerische Ziel gesetzt, einen bestimmten Beitrag an die Infrastrukturaufwendungen zu leisten und gleichzeitig die Rechnung auszugleichen.

Die SBB haben 1988 einen Infrastrukturbeitrag von 121,5 Millionen Franken erwirtschaftet. Dieser Betrag ist höher als ursprünglich vorgesehen. Zudem konnten die SBB einen Ertragsüberschuss von 42,2 Millionen Franken erzielen. Sie haben damit ihren unternehmerischen Auftrag erfüllt. Immerhin ist hier anzumerken, dass leider die Aufwanddeckung, der Deckungsgrad, um etwa 2,6 Prozent auf 84,7 Prozent gesunken ist.

Die Kommission möchte dem SBB-Personal für dieses gute Resultat ihren Dank aussprechen. Wir wissen, dass die Rekorde beim Güter- und Personenverkehr nur dank dem grossen, pflichtbewussten Einsatz der Eisenbahner erzielt werden konnten. Dieser Dienst für das Allgemeinwohl verdient Anerkennung. Die Leistung des Personals ist besonders hervorzuheben, weil die SBB an Personalmangel leiden und der Betrieb einfach mit Ueberstunden weitergeführt werden muss.

Die Verkehrskommission will sich in diesem Zusammenhang nicht in die Diskussion über die Zugsassistenten einmischen. Es ist aber zu bedenken, dass das Berufsbild des Zugführers und auch des Zugsassistenten den neuen Gegebenheiten anzupassen ist.

Wir haben uns auch mit der Entwicklung der finanziellen Belastung für den Bund durch die SBB befasst. Im letzten Dezember hat der Ständerat mit einem Postulat verlangt, dass tiefgreifende Rationalisierungsmassnahmen geprüft werden, wobei – und das ist zu betonen – nicht einfach der Leistungsabbau um jeden Preis gefordert wurde, sondern es sollen neue Konzepte mit Darlegung der Auswirkungen ausgearbeitet und dem Parlament vorgelegt werden. Ein entsprechender erster Bericht ist auf den Herbst zu erwarten, so dass wir voraussichtlich im Dezember darüber sprechen können.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beratungen in der Kommission war die Preisgestaltung im Personen- und Güterverkehr. In der öffentlichen Diskussion wird meistens von den Preisen im Personenverkehr gesprochen. Die einen kritisieren einzelne beschränkte Billigpreisaktionen der SBB, die anderen kritisieren die Preise als zu hoch. In diesem Zusammenhang ist natürlich zu vermerken, dass das Parlament entgegen den Absichten der SBB vielfach in das Tarifbild und in die Tarifstrukturen eingegriffen und einzelne Vorhaben durchkreuzt hat. Tiefpreispolitik ist also zum Teil auch vom Parlament gemacht worden. Die Zahlen der letzten 30 Jahre zeigen aber, dass das Hauptproblem der Preis und damit auch der Ertrag im Güterverkehr ist. Während die Erträge im Personenverkehr etwa gleich zugenommen haben wie die Kosten, verläuft die Entwicklung im Güterverkehr ungünstig. Die Erträge pro Tonnenkilometer sind nominell niedriger als vor 15 Jahren. Wenn die Erträge wenigstens soviel zugenommen hätten wie diejenigen im Personenverkehr, würde der Güterverkehr heute 600 Millionen Franken mehr einbringen.

Hierzu ist natürlich festzuhalten, dass gerade die Auslastung im Güterverkehr von der jeweiligen Wirtschaftslage abhängig ist. Die Erträge hängen also sehr eng mit der Leistung der Bahn im Güterverkehr zusammen. Der vorerwähnte Bericht muss auch darum neue Konzepte des Güterverkehrs enthalten, und hier ist vor allem die Frage zu beleuchten, wieweit die Niedrigpreispolitik überhaupt noch eine Umlagerung bewirken kann. Bei Umlagerungen auf die Schiene im Güterverkehr

sind heute vorwiegend der Zeitfaktor und die Zuverlässigkeit, also die Serviceleistung, entscheidend. Es wird sich auch um Fragen der Konzentration der Kräfte handeln, und vielleicht ist noch etwas mehr Phantasie beim Güterverkehr erforderlich. Die Diskussion über diese Fragen werden wir demnächst noch führen können.

Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass keine Niedrigpreispolitik beim öffentlichen Verkehr eingeführt werden soll. Von Ausnahmen abgesehen, verfolgen die SBB auch keine Niedrigpreispolitik. Auch ein halbes Billett ist im Vergleich zu den kilometerabhängigen Kosten des Autos nicht übermässig billig. Die Ausnahmen, da die SBB mit Niedrigpreisaktionen arbeiten, dürfen nicht zur Regel werden. Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass solche Aktionen gut überdacht werden müssen. Mit Sonderaktionen können auch Stammgäste vertrieben werden.

Mit den attraktiven Generalabonnements und den Halbpriestabonnements für 100 Franken will man gerade die regelmässigen Kunden bei der Stange halten. Tiefpreisangebote für Leute ohne Abonnement gehen in die gegenteilige Richtung; da haben wir auch bereits erste Erkenntnisse, vor allem, wenn der Geschäftsverkehr mit dem Ausflugsverkehr zusammenfällt. Gemeint sind also die sogenannten Ueberlagerungen in den Spitzenzeiten. Dort können diese Aktionen negative Auswirkungen haben. Zudem wird das ohnehin stark angespannte Personal mit zusätzlichen Weisungen für kurzfristige Aktionen nur belastet.

Im Bereich des internationalen Verkehrs haben die SBB neue Angebote eingeführt, die es verdienen, hier erwähnt zu werden. Dank den Ausweisen «Swisspass» und «Swisscard» können Swissairpassagiere nicht nur ein Flugticket lösen, sondern sie können heute gleichzeitig Fahrausweise für die Bahnfahrt erhalten.

Die Kommission hat sich auch mehrmals – ich will aber darauf nicht im Detail eingehen – über die Fragen der Förderung des kombinierten Verkehrs unterhalten. Es handelt sich um vorläufig kurzfristige Massnahmen. Es geht im wesentlichen auch um die Möglichkeiten der Ausnutzung der vorhandenen Tunnelprofile für diese neue Art des Transportes. Mit Befriedigung stellt die Kommission fest, dass die Versuche mit einer Stromschienenoberleitung positiv verlaufen. Zurzeit müssen die Beschlüsse und Anträge des Bundesrates für eine kurzfristige Verbesserung des Huckepackangebotes abgewartet werden. Deshalb wurde mit dem Einbau der Stromschiene noch nicht begonnen.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Frage der zulässigen Aussenmasse der Lastwagen im Huckepackverkehr besprochen. Entgegen einzelnen Behauptungen können über die Gotthardlinie nur Lastwagen mit einer Eckhöhe von 3,8 m transportiert werden. Hingegen können Sattelanhänger ohne Zugfahrzeug mit 3,9 m Höhe befördert werden und, sofern die Luftfederung entsprechend abgesenkt wird, sogar mit fast 4 m Eckhöhe passieren. Die europäischen Lastwagenunternehmer aber werden kaum wegen des Huckepacktransportes durch die Schweiz auf Sattelmotorfahrzeuge umstellen.

Es wurde auch die Frage aufgeworfen, welche Normen für Lastwagen und Container in Zukunft gelten werden, nachdem der Kanaltunnel ein Profil für den Verlad von Lastwagen von 4,2 m Eckhöhe aufweist. Die Kommission begrüsst es, dass das Bundesamt für Verkehr die Initiative ergriffen hat, um diese Fragen an einer europäischen Konferenz zu regeln.

Das war ein Ueberblick über die Beratungen der Verkehrskommission. Weitere Informationen erhalten Sie aus dem Geschäftsbericht der SBB und aus der Botschaft des Bundesrates zu Geschäftsbericht und Rechnung der SBB pro 1988.

Die Kommission beantragt einstimmig, mit einer Enthaltung, Geschäftsbericht und Rechnung pro 1988 zu genehmigen.

Schmidhalter: Die CVP-Fraktion hat Rechnung und Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen geprüft und genehmigt.

Das Rechnungsergebnis ist positiv bewertet worden. Es ist besser als erwartet, wenn man es mit dem Kostenvoranschlag vergleicht. Der Infrastrukturbeitrag ist mit 121,5 Millionen Franken veranschlagt. Die SBB erbrachten zu dieser Summe noch

zusätzlich 13 Millionen Franken. Zu dieser Leistung kommt ein Ertragsüberschuss von 42 Millionen Franken. Der Verwaltung, aber vor allem dem Personal an der Front, gebühren Lob und Dank.

Die SBB hatten auch im Jahre 1988 mit grossen Rekrutierungsschwierigkeiten zu kämpfen. Diese bezogen sich vor allem auf die Bediensteten in den Zügen und auf das Personal auf den Bahnhöfen. Ueberstunden waren nicht zu vermeiden. Per Ende März 1989 waren Rückstände an nicht gewährten Ruhetagen und Ferien in der Grössenordnung von 120 000 Tagen zu verzeichnen. Die Rechnung weist eine Rückstellung von 18 Millionen Franken für nicht bezogene Ruhetage aus. Zur Besorgnis Anlass gibt auch die Zusammensetzung und der Ausbildungsstand des Personals. Mehr Anstrengungen in der Schulung, aber auch für Rationalisierungsmassnahmen, sind notwendig.

Der Personenverkehr hat mit 260 Millionen Reisenden einen neuen Rekord erreicht. Die Mehreinnahmen in diesem Sektor steigen, aber nicht zu gleichen Prozentsätzen wie die Zahl der Reisenden. Mit 48 Millionen Tonnen kann auch der Güterverkehr einen Rekord verbuchen. Auch hier ergibt sich ein Missverhältnis zwischen dem gesteigerten Volumen und den erreichten Mehreinnahmen. Die transportierte Gütermenge stieg um 8,4 Prozent, die Mehreinnahmen erhöhten sich nur um 2,3 Prozent. Daraus ergibt sich ganz klar die Schlussfolgerung, dass die Transportpreise zu tief sind.

Der Personalaufwand stieg um 4,8 Prozent, der Sachaufwand um 7,3 Prozent, was überdurchschnittlich hoch ist. Die Investitionen machten 28,2 Prozent mehr aus, was zu begrüssen ist. Ich möchte hier noch ein paar Punkte anführen, die zur Besorgnis Anlass geben:

Der Infrastrukturbeitrag der SBB wurde bei der Einführung des neuen Leistungsauftrages im ersten Jahr auf 220 Millionen Franken angesetzt. Dieser musste bereits im zweiten Jahr auf 120 Millionen Franken reduziert werden. Laut Mehrjahresplan soll er sogar auf null zurückgehen.

Laut Leistungsauftrag 1987 übernimmt der Bund die Aufwendungen für Abschreibungen, Zinsen und Unterhalt. Die SBB sollten einen grösstmöglichen Beitrag an diese Infrastruktur aufbringen. Es wäre also im Interesse der Allgemeinheit, wenn die SBB mit zunehmenden Frequenzen mehr an diese Infrastrukturaufgaben beitragen könnten, damit der Gesamtaufwand für den Bund nicht allzu hoch steigt.

Die finanziellen Auswirkungen für den Bund sind in den zwei Jahren von 1986 bis 1988 um 320 Millionen Franken angestiegen, allein 1987 um 214 Millionen Franken. Diese Tendenz und die Grössenordnung des Anstiegs geben zu denken. In diesem Sinne haben sich auch Verwaltungsrat, Direktion, Bundesrat und Parlament bei der Behandlung des Kostenvoranschlages geäussert.

Auch die Bundesbeteiligung im regionalen Personenverkehr stieg von 495 auf 514 Millionen Franken. Die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben, die durch die SBB erbracht werden, sind in der Zukunft in höherem Masse vom Besteller oder Nutznieser zu übernehmen. Hier muss das Gesamtsystem revidiert werden, denn es ist ungerecht, dass bei diesen Bundesleistungen die Regionen ohne SBB-Linien praktisch leer ausgehen oder entsprechend kleinere Beiträge an die KTU erhalten. Hier könnten die SBB, wenn sie allein zuständig wären, Rationalisierungsmassnahmen durchführen. Das wird ihnen politisch untersagt. Solche Leistungen sind also voll abzugelten.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes ist von 576 Millionen Franken auf 748 Millionen Franken angestiegen. Dagegen ist nichts einzuwenden, denn es besteht ein grosser Nachholbedarf. Wir müssen uns vor Augen halten, dass dieser Beitrag in der näheren und weiteren Zukunft infolge «Bahn 2000» und Neat massiv ansteigen wird. Dann stellt sich die Frage: Was sind uns die SBB wert? Es liegt also im Interesse aller Beteiligten, bei den SBB, beim Verwaltungsrat, bei der Direktion, beim Bundespersonal jede mögliche Rationalisierungsmassnahme ins Auge zu fassen. Dies heisst keineswegs, dass dem Personal, vor allem an der Front, noch mehr Leistung abgefordert wird, sondern dass man versucht, neben diesen Rationalisierungsmassnahmen auch die Einnahmenseite zu verbes-

sern. Tarifierpassungen müssen in Kauf genommen werden. 1988 wurden gegenüber 1986 19 Prozent mehr Personenkilometer geleistet. Der Ertrag pro Person in Kilometer sank aber auf 88 Prozent, und der Gesamtertrag in absoluten Zahlen stieg nur um 5 Prozent.

Unrationelle Dienstleistungen sind abzubauen, so zum Beispiel das Cargo Domizil. Leider hat man vor Jahren nur einen ersten Schritt bewilligt. Man ist von 3000 Beschäftigten auf 1000 Beschäftigte zurückgegangen. Trotz einer temporären Beihilfe durch den Bund konnte diese Sparte nie florieren und Gewinn abwerfen. Sie wird es auch in der Zukunft nicht tun. Hier braucht es den Mut, das Unrentable zu eliminieren und sich auf andere Sparten zu konzentrieren. Im Gütertransport sind Wagenladungen anzuvisieren. Diese sind nach Volumen und nicht nach Tonnen zu verkaufen. Von 48 Millionen Tonnen sind es nur 10 bis 15 Prozent, die in Ganzzugleistungen erbracht werden, sicher bedingt durch die Nachfrage und die kleinen Distanzen. 85 bis 90 Prozent bestehen aus Einzelwagentransporten mit Rangieren. Laut Information werden 95-Prozent des Güterverkehrs auf nur 50 Prozent aller Bahnhöfe abgewickelt. Auf der anderen Hälfte der Bahnhöfe sind es nur 5 Prozent. Solche Bahnhöfe mit einem Minimum an Güterverkehr sind zu schliessen. Wenn dies politisch nicht durchsetzbar ist, hat der Besteller die Rechnung zu bezahlen.

Generaldirektor Latscha führte anlässlich der Beratungen in der Kommission aus, falls die verkehrspolitischen Weichenstellungen, die in den achtziger Jahren unternommen wurden, weiterhin gelten würden, könnten die SBB wohl Verbesserungen offerieren, jedoch in den nächsten 10 oder 20 Jahren keinen Gewinn abwerfen. Wir sind gleicher Meinung.

Wir glauben deshalb, die SBB seien massiv auszubauen, und zwar mit «Bahn 2000» und Neat. Tun wir das, wird der Infrastrukturbeitrag des Bundes in den nächsten Jahren noch stärker ansteigen. Damit aber die Belastung des Bundes nicht untragbar wird, müssen die SBB derart geführt werden, dass ein namhafter Infrastrukturbeitrag erbracht werden kann. Sofern nämlich die Beiträge des Bundes für die Infrastruktur, für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen allesamt ansteigen, wird sich die Bereitschaft der Allgemeinheit, einen Betrieb massiv zu unterstützen, schmälern, besonders wenn die Kosten für Abschreibung, Verzinsung und Unterhalt auch noch ansteigen.

Noch etwas zu «Bahn 2000»: Die Projektierung der Neubaustrecke Olten-Bern ist in vollem Gange. Laut Aussagen der SBB-Direktion kann mit der Aufnahme der Bautätigkeit erst für 1995 oder später gerechnet werden. Das Schweizer Volk hat dieses Programm 1987 in dem Sinne verabschiedet, dass das Projekt im Jahre 2000 verwirklicht ist. Wenn wir mit dieser Verhinderungspolitik weiterfahren, müssen wir aber froh sein, wenn diese Neubaustrecken bis zum Jahr 2010 oder später realisiert sein werden. Das beunruhigt.

Wenn man heute in unserem Lande beispielsweise damit rechnen muss, für eine neue, kurze Starkstromleitung, die für die Versorgung der «Bahn 2000» unbedingt notwendig ist, eine Realisierungszeit von 15 Jahren einsetzen zu müssen, so stehen wir bald an dem Punkt, wo gewisse Projekte einfach nicht mehr zu verwirklichen sind.

Zusätzlich muss man berücksichtigen, dass diese Neubaustrecken aus Umweltgründen total unter dem Boden geführt werden, obwohl die Bahn als das umweltfreundliche Verkehrsmittel bezeichnet wird. All das führt zu Mehrkosten, Bauzeitverlusten und damit wieder zu schlechteren Renditen. Und auch das ist nicht zu übersehen: Die Fahrgäste schätzen es keineswegs, wenn unser Land bald ganz in Tunnels durchfahren werden muss.

Die CVP-Fraktion wird Rechnung und Geschäftsbericht genehmigen.

Dünki: Rechnung und Geschäftsbericht geben uns Anlass, uns zur Geschäftspolitik der Bundesbahnen zu äussern. Es ist eine der wenigen Gelegenheiten, Lob und Kritik auszusprechen und auch Wünsche vorzutragen. Die LdU/EVP-Fraktion anerkennt die Leistungen der SBB, die sie im letzten Jahr wieder erbracht haben. Die beträchtliche Zunahme im Personen- und Güterverkehr ist eine erfreuliche Tatsache, die nur

dank der Anstrengungen des gesamten Personals erzielt werden konnte. Wir schliessen uns deshalb dem Dank der Kommissionsreferenten an. Das Personal aller Stufen hat im vergangenen Jahr Enormes geleistet. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die Personalsituation in den grossen Ballungsräumen ganz prekär ist; auch uns erfüllt das mit Sorge. Wir haben daher Verständnis dafür, dass sich gewisse Massnahmen aufgedrängt haben und noch ergriffen werden müssen.

Nun kommen wir aber zu einem grossen Aber: Wir sind ganz und gar nicht der Meinung, dass die von der Leitung unserer SBB bereits realisierten und angekündigten Anordnungen gut und vertretbar sind. Die Bundesbahnen müssen auf jeden Fall ein gut funktionierender und leistungsfähiger Dienstleistungsbetrieb bleiben. Der stete Abbau dieser Dienstleistungen, zum Beispiel in der Region Zürich, trägt nicht zur Imagesteigerung bei, im Gegenteil. Je mehr Bahnhöfe die SBB ganz oder teilweise schliessen, je mehr Züge ohne richtige Begleitung fahren, je mehr Toiletten und Wartsäle schon am frühen Abend abgesperrt werden, desto weniger lädt das öffentliche Verkehrsmittel Kunden zum Gebrauch ein. Der stete Dienstleistungsabbau verärgert treue Kunden, und neue sind nicht zu gewinnen, wenn Jahr für Jahr auf unseren Stationen und in den Regionalzügen immer weniger geboten wird. Da nützen die schönen Sonderangebote, die unter Umständen auch personalintensiv sind, nicht viel.

Nicht, dass wir grundsätzlich gegen Neuerungen, neue Konzepte und gute Einfälle wären. Anspruch auf gute Bedienung hat aber in erster Linie derjenige Kunde, der die Bahn regelmässig benützt. Im Vorortsverkehr bekommt man den Eindruck, dass die Bahn diese Art Kundschaft nicht besonders schätzt. Ich könnte Ihnen eine grosse Anzahl Briefe verärgelter Kunden vorlegen, die den Dienstleistungsabbau ganz und gar nicht verstehen können. Ich kenne auch einige Leute, die wegen der schlechten Bedienung wieder mit dem Auto zur täglichen Arbeit fahren. Gerade aus volkswirtschaftlichen und Umweltschutzgründen sollte alles daran gesetzt werden, dass der Berufs- und Pendelverkehr auf die Schiene verlegt wird.

Die grossen Investitionen der S-Bahn rund um Zürich werden zum Teil vergeblich sein, wenn es nicht gelingt, die Leute zum Umsteigen zu bewegen. Auch die betagten Mitbürgerinnen und Mitbürger unternehmen ihre Gesellschafts- und Privatreisen lieber per Car als mit der Bahn. Hier haben sie eine zuvorkommende Bedienung, einen ausgezeichneten Service, was man leider bei den Bundesbahnen nicht immer sagen kann. Auch an die vielen Behinderten wird zu wenig gedacht.

Wir wissen, dass wir als Parlamentarier zu diesen Fragen herzlich wenig zu sagen haben. Der Betrieb der SBB gehört bekanntlich zum Leistungsauftrag. Wir können den SBB-Verantwortlichen nur empfehlen, beim steten Leistungsabbau im Vororts- und Regionalverkehr sehr vorsichtig zu sein. Wenn diesem Sektor nicht die nötige Beachtung geschenkt wird, machen die SBB die Rechnung ohne den Wirt. Lieber weniger Extra- und Sonderangebote, dafür Sorge tragen zum bisherigen treuen Kundenkreis.

Trotz diesem Unbehagen stimmen wir dem Jahresbericht und der Jahresrechnung zu. Die Zahlen haben Sie gehört. Wir würden uns aber freuen, wenn das Bahnhofsterben auf ein Minimum beschränkt wird und die Züge wieder mehr von freundlichen und zuvorkommenden Angestellten begleitet werden könnten. Die Technik allein macht die Bahn nicht attraktiv. Kunden müssen in erster Linie von Menschen betreut werden. Nur dann fühlen sie sich wohl. So arbeiten die Privatwirtschaft, die Swissair; diesem Gesichtspunkt sollten auch die SBB-Verantwortlichen besondere Beachtung schenken.

Müller-Meilen: Die Rechnung und der Geschäftsbericht der SBB spiegeln die erfolgreichen Anstrengungen zur Steigerung des Personen- und Güterverkehrs, aber sie spiegeln auch die Niedrigpreis-Politik der letzten Jahre wider. Diese hat nicht zuletzt durch Bundesrats- und Parlamentsbeschlüsse, zusammen mit der Hochkonjunktur, zu einer Mengenkonjunktur der SBB geführt, die vom Umweltstandpunkt aus und auch vom Standpunkt des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr sicher positiv ist. Die FDP-Fraktion beantragt, Rechnung und Geschäftsbericht zu genehmigen.

Erfreulich ist vor allem, dass die Rechnung gegenüber dem Budget insgesamt eine Verbesserung von 92 Millionen aufweist: Ertragsüberschuss, Erhöhung des Investitionsbeitrages, Deckung nicht budgetierter Personalkosten. Daneben sind ja auch die Investitionen um mehr als 25 Prozent angestiegen. Das entspricht dem Willen des Parlamentes, den Nachholbedarf der SBB auf dem Gebiet der Investitionen zu decken, und das ist sicher auch erfreulich. Das hat aber zur Folge gehabt, dass die Bundesleistungen dadurch um 214 auf 1356 Millionen Franken angestiegen sind, dass auch die Aufwanddeckung von 87,3 auf 84,7 Prozent gesunken ist. Es muss zweifellos ein Ziel der SBB-Politik sein, dieses Absinken der Aufwanddeckung zu verhindern oder zumindest zu dämpfen.

Es herrscht eine Mengenkonzunktur, ein weiterer Anstieg des Reiseverkehrs, so dass die SBB im Personenverkehr in Spitzenzeiten an einer gewissen Kapazitätsgrenze angelangt sind. Wir haben vor allem auch eine erfreuliche Zunahme des Güterverkehrs um 8,4 Prozent wahrgenommen. Beachtlich ist aber, dass der Erlös je Bahnfahrt gesunken ist, und zwar im Personenverkehr von 1986 bis 1988 von Fr. 5.16 auf Fr. 4.67. 1986 war noch kein Borromini-Halbtax-Abonnement in Geltung. Im Güterverkehr ist der Erlös von 1986 bis 1988 aber auch von Fr. 16.92 auf Fr. 15.51 gesunken. Es ist also weder die Teuerung gedeckt worden, noch hat man die gleichen Erlöse erreicht.

Erfreulich ist, dass im ersten Vierteljahr dieses Jahres 1989 hier ein Anstieg des Ertrags beim Güterverkehr zu verzeichnen ist aufgrund der Mitte 1988 erhöhten Taxen. Unverkennbar steht der Güterverkehr in starker Konkurrenz mit dem Strassenverkehr. Die SBB müssen sich hier etwas dem sogenannten Marktleader, dem Lastwagen, anpassen.

Die Personallage – das ist schon mehrfach gesagt worden – ist sehr prekär, obwohl der Personalaufwand um 122 Millionen Franken erheblich gestiegen ist. Sie bringt natürlich grosse Sorgen wegen der Strapazierung des Personals mit sich. Ich glaube, es ist angezeigt, dass wir hier dem Personal Dank aussprechen für seine Leistung, für seine grosse Leistung auch durch Ueberstunden.

Die Leistung des Personals ist die Grundlage auch der Leistung der SBB. Die SBB stecken in gewissen Fragen in einem Dilemma, z. B. bei den unbegleiteten Zügen – die an sich problematisch und unbeliebt sind, vor allem bei den Frauen –, bei der Vermehrung von unbesetzten Stationen. Eine gewisse Rationalisierung wird hier unvermeidlich sein, aber gerade bei den unbegleiteten Zügen muss abgewogen werden, ob hier nicht ein Verlust an Kunden eintritt, vor allem in Randstunden abends.

Am dringendsten für die Verbesserung der Finanzsituation der SBB ist wohl die Verbesserung der Konzeption im Güterverkehr. Diese ist generell in Ueberprüfung. Im Herbst soll ja ein neues Konzept vorgestellt werden. Es werden dabei neue Wege begangen werden müssen, die zum Teil jetzt bereits abgeklärt werden. Das ist etwa der Fall bei der sogenannten «Nachtsprung-Vereinbarung» mit der Deutschen Bundesbahn – es handelt sich um den Güterverkehr –, wonach die Güter am Abend aufgegeben werden können und am Morgen bei den Kunden sind. Nur wenn tatsächlich marktnähere und kundenfreundlichere Konzepte im Güterverkehr gefunden werden, kann der Marktanteil gehalten oder gar verbessert werden. Es können dann auch die Preise wieder so angesetzt werden, dass der Ertrag je Tonnen-Kilometer nicht weiter absinkt.

Frey Walter: Ich darf im Namen der SVP-Fraktion zu Geschäftsbericht und Rechnung der SBB für das Jahr 1988 Stellung nehmen.

Sie haben die Botschaft und die Rechnung erhalten und mit viel Aufmerksamkeit dem Präsidenten der Kommission und meinen Vorrednern zugehört. Ich werde darauf verzichten, Zahlen zu wiederholen. Ich werde es jedoch nicht unterlassen, einige Zahlen aus unserer Sicht zu kommentieren.

Zuerst gilt es festzuhalten, dass die SBB durch den Leistungsauftrag die vorgegebenen Ziele erreicht haben. «Ziel erfüllt», könnte man in Kürze sagen. Das Ziel war, 121,5 Millionen

Franken für den Infrastrukturbeitrag zu erarbeiten. Erreicht wurden 135 Millionen Franken. Dazu kam ein «Ueberschuss» – man kann ihn in Anführungszeichen setzen – von 42,2 Millionen Franken. Der Leitung der SBB und vor allem auch dem Personal gilt für diese gute Leistung Lob und Dank.

Es lohnt sich aber trotzdem, die vorliegenden Zahlen noch ein bisschen näher zu betrachten: 1988 wurden 0,9 Prozent mehr Personen und 8,4 Prozent mehr Tonnen Güter als 1987 befördert. Die Verkehrsleistung stieg – gegenüber dem Vorjahr – bei den Personenkilometern um 2,4 Prozent, bei den Tonnenkilometern um 10,1 Prozent. Der Verkehrsertrag stieg leider nur um 1,9 Prozent im Personensektor und um 2,3 Prozent im Gütersektor. Der Totalaufwand in der Rechnung stieg um 4,1 Prozent. Daraus ergibt sich für den Bund ein Resultat, das uns nicht gerade glücklich stimmen kann. Die relativ bescheidene Mehrleistung hat den Bund 214 Millionen Franken mehr gekostet als im Vorjahr. Das ist eine Steigerung von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Ich darf Ihnen in Erinnerung rufen, dass der Bund 1986 rund eine Milliarde Franken für die SBB aufgewendet hat; 1987 waren es schon 1,1 Milliarden Franken, und 1988 waren es abgerundet 1,3 Milliarden. Wiederum wurden Zusatzleistung und -umsatz durch einen Minderertrag erkaufte. Dieses Faktum muss uns allen zu denken geben.

Wenn eine Unternehmung mit mehr Umsatz gleichzeitig mehr Verlust erzielt, muss man die Alarmzeichen sehen. Man muss sie insbesondere sehen, wenn wir – und ich glaube, alle in diesem Saal sind sich einig – daran glauben, dass man auch in Zukunft den Schienenverkehr weiter ausbauen muss. Die «Bahn 2000» wurde bereits in der Volksabstimmung angenommen. Das Investitionsprojekt läuft. Wir sind vor dem Entscheid für eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale, auch dies eine enorme Investition. Wenn diese Investitionen – die ja mehr Verkehrsleistung auf der Schiene ermöglichen sollen – in Zukunft aber auf Kosten von noch höheren jährlichen Betriebsverlusten gehen, müssen wir uns überlegen, wie dies am besten zu verhindern sein wird. Sonst könnten wir eine Ueberraschung erleben, wenn es darum geht, die notwendigen Kredite effektiv vom Volk bewilligen zu lassen.

Zugegeben, die SBB haben es schwer. Wir Politiker und auch das Volk scheinen in der heutigen günstigen finanzpolitischen Ausgangslage die SBB als eine Art Selbstbedienungsladen zu betrachten. Wir möchten die SBB zu einem Dienst in der Fläche verpflichten, möglichst mit einem Fahrplan rund um die Uhr, selbstverständlich bedient. Wir möchten das tun, indem wir weniger für die Transportkosten zahlen und die verschiedensten Bevölkerungskategorien zu den verschiedensten Zeiten mit verschiedensten Rabatten und Bonussen bedenken. All dies sollen die SBB tun, ohne nachher ein grösseres Defizit aufzuweisen. Eine solche Zielsetzung kann überhaupt keine Unternehmung erreichen! Da können Sie die beste Generaldirektion der SBB haben und die einsatzfreudigsten Mitarbeiter; wenn man ihnen unmögliche Ziele setzt, dann können sie sie auch nicht erreichen.

Leider ist die Frage der Schiene, die Frage der SBB, verpolitisiert worden. Wir alle zusammen, dieses Parlament, Regierungsstellen, rufen dazu auf, auf die Schiene umzusteigen, obwohl wir alle die Zahlen zur Verfügung haben und wissen, dass die Kapazität der SBB gar nicht ausreichen würde, um den Mehrverkehr überhaupt aufzunehmen, wenn effektiv umgestiegen würde. Heute schon arbeiten die SBB-Mitarbeiter an der obersten Grenze ihrer Kapazität, vor allem natürlich in den Stosszeiten.

Wenn Sie 13,6 Prozent des Strassenverkehrs über Umsteigen auf die Schiene verlagern möchten, müssten Sie die Kapazität der SBB um 100 Prozent steigern. Beim Milliardenprojekt «Bahn 2000» ist die Zielsetzung, eine Leistungssteigerung im Komfort und in der Masse von rund 30 Prozent zu erreichen. Wir rufen also nach Umsteigen, obwohl wir uns alle zusammen Rechenschaft geben müssen, dass die SBB das gar nicht bewältigen könnten, wenn effektiv umgestiegen würde.

Mir macht diese Entwicklung Sorgen. Wenn wir nicht aufhören, beim Schienentransport künstlich zu verbilligen, wenn wir versuchen, den Umsatz durch Rabatte anzuheizen, werden wir das Ertragsproblem nicht in den Griff bekommen.

Ich bin mit Herrn Bundesrat Ogi einer Meinung – ich glaube, Sie wissen, in welchem Beruf ich tätig bin, und kennen meine Interessenverflechtungen –, wenn er sagt, dass die Bahn eine Zukunft hat. Aber die Bahn hat nur eine Zukunft, wenn man sie fordert. Sie hat keine Zukunft, wenn man sie überfordert, ihr politisch Leistungsaufträge erteilt, die sie gar nicht erfüllen kann; sonst gibt es im Volk ein Erwachen, und das würde die Zukunft der SBB mit Sicherheit negativ tangieren.

Die SVP-Fraktion dankt von ganzem Herzen den Angestellten der SBB für ihre guten Leistungen. Sie ist einstimmig für Annahme des Geschäftsberichts und der Rechnung.

M. Friderici: A la lecture du rapport de gestion préparé et adopté par le conseil d'administration des CFF, on peut croire que la gestion de cette entreprise échappe à la science économique. Je n'ai en tout cas pas l'impression d'avoir lu le même rapport de gestion qu'une bonne partie de mes collègues montés à la tribune.

Depuis des années, notre Parlement est influencé par les prises de position d'associations et d'organisations d'intérêts qui militent en faveur des transports publics, en prétendant que la gestion de ceux-ci ne peut dépendre des lois du marché et de la science économique en général. Cette pression du lobby des transports publics a souvent empêché l'Etat et notre Parlement de conserver la neutralité et l'esprit critique avec lesquels tout décideur doit analyser la situation et trouver les solutions optimales, en l'occurrence les meilleures solutions pour l'ensemble de l'économie nationale, et non seulement pour une fraction de celle-ci.

Le groupe libéral l'avait déclaré par l'intermédiaire de l'ancien conseiller national Claude Bonnard, lors de la discussion sur le mandat de prestations 1987: «Nous admettons que, même gérés selon les principes d'une saine économie, les Chemins de fer fédéraux ne peuvent pas éviter les déficits. Ceux-ci ne sont pas critiquables dans la mesure où ils sont la conséquence des prestations d'intérêt public dans un régime de concurrence. Les Chemins de fer fédéraux n'ont pas à avoir peur de montrer ces déficits au grand jour. La situation serait plus claire si, après avoir bouclé leurs comptes et déterminé le déficit, les CFF les présentaient à la Confédération qui devrait les analyser avec rigueur, sans ménagement, et déterminer quelle part du déficit elle prend en charge, compte tenu des prestations d'intérêt public qu'elle a exigées».

Dans une récente étude comparative réalisée par M. Wilfried Puwein, pour les chemins de fer autrichiens, celui-ci prouve que la science économique et les recettes valables pour les entreprises du secteur privé peuvent être appliquées au secteur des transports publics. Alors que les conditions de concurrence sont beaucoup plus défavorables pour les chemins de fer allemands, notamment en matière de transport de marchandises - le poids total en charge des trains routiers étant fixé à 40 tonnes chez nos voisins du nord, au lieu de 28 tonnes chez nous - les Deutsche Bundesbahnen ont réussi, par une politique d'entreprise encourageant les transports combinés, à améliorer le degré de couverture de leurs charges au cours de la période considérée dans l'étude, soit de 1975 à 1987. Cette politique d'entreprise dynamique aborde le transport combiné de manière moderne et le favorise, alors que nous en fixons seulement les principes et nous accrochons à un système dépassé, le ferroutage.

Pour en revenir au degré de couverture des coûts, les CFF ont vu baisser celui-ci de 79 à 65 pour cent entre 1975 et 1987, alors que, durant la même période, celui des Deutsche Bundesbahnen a augmenté de 56 à 59 pour cent. A ce rythme, la couverture des charges par les produits nets sera meilleure pour les Deutsche Bundesbahnen que pour les CFF, dès l'échéance de 1992.

Quelle est la raison de cette baisse de rentabilité? La politique tarifaire des chemins de fer favorise les gros utilisateurs de transports, en allouant des subventions indirectes par le biais de tarifs préférentiels non publiés qui n'ont cessé de baisser depuis 1975, alors que les tarifs officiels, publiés ceux-là, ne s'appliquent qu'aux utilisateurs occasionnels ou aux petites et moyennes entreprises. Il est nécessaire d'expliquer cette affirmation.

Ne sont considérés comme prestations en faveur de l'économie générale que les transports de trafic voyageurs sur le plan régional. A l'exception du ferroutage et des mesures tarifaires, aucune subvention ni aucune indemnisation n'est accordée pour les transports de marchandises.

Dans son message, le Conseil fédéral a, pour la première fois cette année, transmis des données sur l'encaisse nette pour les prestations que les CFF facturent à leurs clients. Ces renseignements couvrent la période de 1986 à 1988 et il faut noter deux erreurs parmi les chiffres transmis. A la page 20, le produit net par voyageur/kilomètre en 1988 n'est pas de 11,09 centimes mais de 11,23 centimes. L'erreur de calcul provient de la déduction sous ce poste relevant du transport de personnes d'un montant de 15,5 millions de francs, accordé au titre d'indemnisation pour l'égalisation des tarifs marchandises. A la page 22, le produit net par tonne/kilomètre en 1987 n'est pas de 16,92 centimes mais de 16,71 centimes. La différence provient du fait qu'il n'a pas été pris en compte le même poste d'indemnisation; en 1987, il était de 14 millions pour le compte de l'égalisation des tarifs.

Au-delà de ces deux points, l'étude sur une période plus longue fait apparaître une distorsion dans le traitement de trafic de personnes et de celui des marchandises. Cette étude a porté sur la période de 1946, date de l'assainissement des chemins de fer, à 1988, dernière année comptable. La distorsion provient du fait que, dans le trafic voyageurs, réputé déficitaire, le prix net facturé a oscillé entre 4,74 centimes par kilomètre/voyageur en 1946 et 11,23 centimes en 1988. Si l'on avait simplement compensé l'inflation, le prix du kilomètre/voyageur devrait être facturé aujourd'hui à 16,63 centimes.

Dans le trafic marchandises, la tonne/kilomètre était facturée net en 1946 au prix de 17,95 centimes; elle a passé au point le plus haut, en 1975, à 20,54 centimes et elle est aujourd'hui de 15,51 centimes, soit plus bas que le prix facturé en 1946, cela sans compter l'inflation. En centimes constants, la tonne/kilomètre devrait être facturée aujourd'hui 62,97 centimes, soit quatre fois plus que le prix effectif encaissé par les chemins de fer.

Bien entendu, comme chaque année, les mêmes arguments seront avancés pour contrer cette étude froide et mathématique de la situation: la concurrence qui existe dans le marché des transports de marchandises ne permet pas d'augmenter le prix des prestations, ou encore, ces chiffres ne reflètent pas l'augmentation de la productivité et les gains réalisés par la rationalisation des services.

Pour la première objection, il faut savoir que seul le 10 pour cent du marché des transports de marchandises est concurrentiel. Il ne faut pas se leurrer et se cacher derrière des allumettes, le transport routier de marchandises n'a que peu d'influence sur la fixation des prix dans le domaine ferroviaire.

Pour la seconde objection, elle serait plausible si l'augmentation de la productivité et les gains de rationalisation s'accompagnaient d'une meilleure rentabilité. Ce n'est pas le cas. L'étude de M. Puwein prouve que seuls les chemins de fer allemands ont pu atteindre l'objectif d'une amélioration du rendement.

Les chiffres cités plus haut appellent quelques remarques. Premièrement, les augmentations de tarif dans le trafic voyageurs ont presque suivi l'inflation sans jamais la compenser entièrement. Deuxièmement, il n'y a pas d'augmentation réelle de tarif dans le trafic marchandises depuis 1946. Au contraire, les prestations sont facturées meilleur marché en 1988 que dans l'immédiat après-guerre. Troisièmement, les tarifs officiels pour le transport de marchandises ont augmenté entre 1946 et 1988. Quatrièmement, les arrangements tarifaires particuliers, conclus par les CFF avec les gros utilisateurs, ont donc compensé les augmentations perçues auprès des utilisateurs occasionnels et les petits utilisateurs. Cinquièmement, depuis 1964, les charges du trafic de transit ne sont plus couvertes par les produits encaissés dans ce secteur d'activités.

Les conséquences de ces remarques sont les suivantes. La politique tarifaire des CFF provoque des distorsions de concurrence entre les gros utilisateurs et les utilisateurs occasionnels. Celle-ci engendre la disparition de petits commerces

dans le secteur de la distribution et une concentration accrue dans le secteur industriel.

La couverture insuffisante des charges liées au transit des marchandises est supportée par le peuple suisse exclusivement qui compense les déficits des CFF sans obtenir d'avantages correspondants de la part des pays étrangers.

In fine, l'économie helvétique doit supporter un subventionnement des transports de transit accordé à des industries concurrentes. Elles se retrouvent donc pénalisées sur les marchés internationaux face à ces mêmes industries concurrentes. Il est urgent, Monsieur le Conseiller fédéral, qu'une réflexion sur le fond soit engagée dans le domaine particulier du transport des marchandises afin que notre régie retrouve une meilleure position. L'économie helvétique ne se portera que mieux lorsqu'elle devra absorber les charges supplémentaires liées à RAIL 2000 et aux nouvelles lignes ferroviaires alpines. Il faut se rendre à l'évidence que, pour l'exercice 1988, l'économie nationale s'est trouvée grevée d'un montant supérieur à 1,505 milliard de francs, si l'on compte les intérêts que la Confédération a dû déboursier pour rémunérer le capital de dotation des Chemins de fer fédéraux. C'est la seule façon de comparer le compte des CFF avec le compte routier.

En conclusion, le groupe libéral vous propose d'approuver les comptes 1988 tels que présentés mais ils forment par contre les plus expresses réserves quant à la gestion de l'entreprise pour cette même année 1988.

Bircher: Die SP-Fraktion stellt zunächst mit Genugtuung fest, dass auch 1988 wieder mehr Personen mit den SBB befördert wurden als im Vorjahr. Aber auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsmarkt wurde erneut verbessert. Es ist also nicht so, dass wir es allein mit einer Mengemaximierung zu tun hätten. Zum Beispiel hat der Anteil des Berufsverkehrs auf der Schiene, im öffentlichen Verkehr, allgemein zugenommen, der Anteil des Individualverkehrs ist entsprechend gesunken. Bei den Bahnen sind die Erträge im Personenverkehr gestiegen, prozentual sogar noch etwas mehr. Die Behauptungen, dass mit den attraktiven Tarifmassnahmen wie dem 100-Franken-Abonnement oder den Streckenabonnementsvergünstigungen Ertragsausfälle entstehen würden, haben sich also nicht bewahrheitet, im Gegenteil. Erfreulich ist auch die neue Rekordmenge beim Güterverkehr, wobei hier aber die Erträge prozentual weniger stark angestiegen sind als die beförderte Menge. Wir kennen auch hier die Gründe. Wir wissen um die Wettbewerbsvorteile der Strasse, die natürlich das private Transportgewerbe preisermässig bevorzugen.

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass alle diese Mehrleistungen nur dank sehr grossem Arbeitseinsatz des Personals auf allen Stufen möglich geworden sind, und dafür gebührt ihm Dank und Anerkennung. Ich möchte Sie doch daran erinnern, dass infolge der Personalrekrutierungsprobleme bei den SBB letztes Jahr fast 600 Stellen nicht besetzt geblieben sind oder dass rund 140 000 Ruhetage nicht bezogen werden konnten. Auch der heutige Personalbestand der SBB darf ruhig einmal mit demjenigen vergangener Jahre verglichen werden. Im Jahre 1975 waren es noch 41 000 Angestellte, diese Zahl reduzierte sich auf 39 000 im Jahre 1982, und heute sind wir bei 37 900 bewilligten Stellen! Es ist deshalb verständlich, dass Spannungen beim Personal spürbar geworden sind. Spannungen auch zwischen der Betriebsleitung und dem Personal. Sie sind die logische Folge dieser Personalknappheit.

Es muss festgestellt werden, dass, vor allem in bestimmten Regionen oder Einsatzfeldern, die Grenzen der Belastbarkeit für das Personal erreicht sind. Aber nicht nur das; auch bei der Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen sind teilweise die Grenzen erreicht – und damit ein gefährlicher Punkt.

Von der SP-Fraktion aus gesehen ist es an den SBB-Spitzen, an den SBB-Organen, mit vermehrten Anstrengungen im Rekrutierungsbereich, aber auch mit entsprechenden Besoldungsmassnahmen rechtzeitig diesen Personalengpässen zu begegnen. Wir haben ja unter anderem angekündigt erhalten – und schon zwei-, dreimal haben hier Redner darauf Bezug genommen –, dass die SBB gewisse Rationalisierungsmassnahmen studieren und uns vorschlagen werden.

Jedenfalls wäre es verkehrspolitisch völlig verfehlt, solche Massnahmen mit diesen momentanen Personalschwierigkeiten zu begründen. Wir meinen, dass keine Rationalisierungen eingeleitet werden dürfen, die den erfreulichen Trend der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsentwicklung stoppen oder gar umkehren würden. Denken Sie etwa an die von uns mitberatenen Regierungsrichtlinien, wo es heisst, der öffentliche Verkehr habe «den grösstmöglichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität zu leisten»! Denken Sie auch an den grossen Rückstand im Luftreinhaltekonzept des Bundesrates, und zwar insbesondere bei den Stickoxiden, hauptverursacht durch die benzinbetriebenen Verkehrsmittel. Hier heisst es doch einfach, die SBB in den Gesamtrahmen der Verkehrs- und der Umweltpolitik zu stellen und keine Massnahmen zu treffen, die wieder eine Abwanderung von Personen und Gütertransporten auf die Strasse zur Folge haben wird.

Wir befinden uns in einem kontinuierlichen Aufholprozess des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Privatverkehr, und dazu gehören Angebotsverbesserungen, zum Beispiel mit dem neuen Fahrplanangebot ab 1987, mit der beschlossenen «Bahn 2000», aber auch mit Tarifmassnahmen des Bundes, deren Erfolge – ich habe es am Anfang aufgezeigt – spürbar waren. Mit solchen Angebotsverbesserungen konnten und können wir weiterhin die Nachfrage steigern, aber nicht mit Abbaumassnahmen und nicht mit Verteuerungsaktionen.

Wenn sich betriebliche Vereinfachungen zeigen, zum Beispiel im Gütertransport, sind diese sicher sinnvoll. Aber ganze Verkehrsmärkte erneut der Strasse zu überlassen und die aufgezeigte verbesserte Verkehrsaufteilung Strasse/Schiene wieder zu bremsen, lehnen wir ab; das müsste als verfehlt betrachtet werden.

Nehmen Sie als Beispiel die Betreuung von Zügen und Stationen! Hier Rationalisierungsmassnahmen nach Doktor Eisenbarth durchzuführen, könnte sich bitter rächen. Eine gewisse Präsenz auf den Zügen ist nun einmal notwendig. Sie ist notwendig für die Sicherheit, aber auch für die Information der Fahrgäste, gerade und besonders wenn unterdurchschnittliche Frequenzen bestehen. Wenn Sie einmal eine Station geschlossen haben, könnte das leicht das Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken und in diesen Regionen völlig zum Zusammenbruch bringen. Richtig verstandene Rationalisierung würde von uns aus gesehen bedeuten, Stationen zu modernisieren, überholte Einrichtungen und Arbeitsabläufe zu reorganisieren oder Stationen zum Beispiel zu verlegen, den neuen Verkehrsläufen, den neuen Verkehrsmärkten anzupassen, wie das in wenigen Beispielen schon geschehen ist. Das ist von uns aus gesehen echte Rationalisierung und Reorganisation bei den SBB; nicht einfach Rückzug und Abbau!

Die SBB dürfen auch – das ist unsere feste Ueberzeugung – bei der jetzigen angespannten Finanzlage ihre Politik der Angebotsverbesserungen nicht aufgeben, denn sie befinden sich in einem jahrelangen Rückstand gegenüber dem Individualverkehr.

Natürlich kosten diese Anstrengungen zur verbesserten Verkehrsaufteilung etwas. Aber stellen Sie sich auch die Gesamtkosten des Verkehrs vor! Denken Sie an die sozialen Folgekosten des Verkehrs! Auch diese müssen letzten Endes der Staat und damit die Bewohner dieses Staates und die Steuerzahler mittragen und berappen.

Damit eine letzte Bemerkung zur Bewältigung des Transitverkehrs durch unser Land: Auch hierzu haben wir im Geschäftsbericht unter dem Abschnitt Huckepack-Verkehr einige interessante Ausführungen unterbreitet erhalten, für die wir sehr dankbar sind.

Im Geschäftsbericht wird dargelegt, dass auch dieses verbesserte Angebot des Huckepack-Transportes auf der Schiene seinen Preis kostet. Der Bund unterstütze heute jede Huckepack-Sendung mit rund 300 Franken. Wir wissen, dass die Gotthard-Kapazität für den Huckepack-Transport laufend verbessert wird; in Kürze haben wir mit der Fertigstellung der Lötschberg-Doppelspurlinie, für die Hunderte von Millionen Franken aufgewendet wurden, eine weitere, starke Kapazitätserweiterung für den Huckepack-Transport erreicht. Zusammen mit der vom Bundesrat angekündigten kurzfristigen Anpassung für 4-Meter-Eckhöhen-Transporte besteht unseres

Erachtens bis zur Realisierung der Neat folglich ein genügendes und besonders auch ein günstiges Angebot für den Transport der ausländischen Transitgüter durch die Schweiz.

Wir sind fest davon überzeugt, dass der Bundesrat richtig handelt, wenn er alle Forderungen aus der EG – diese Woche stammten sie ja zur Abwechslung aus dem Kreis der EG-Transportminister – auf Oeffnung eines Strassenkorridors für 40-t-Lastwagen vehement und bestimmt zurückweist. Sie sind nämlich angesichts der gegenwärtigen Leistungen der Schweiz – ich kann es nur nochmals betonen, mit Bezug auf diese Huckepack-Ausgaben, welche wir jetzt schon tätigen – unsinnig und müssen zunehmend als arrogant bezeichnet werden.

Es muss und darf in dieser Frage keinerlei Konzessionen geben, auch nicht bei kurzfristig angedrohten Retorsionsmassnahmen. Sonst verlieren wir unsere Glaubwürdigkeit, und die teuren Zusatzinvestitionen für den kombinierten Verkehr wären weitgehend illusorisch und «für die Katze» gewesen.

Frau Diener: Der Präsident der Verkehrskommission hat es uns ja schon ganz deutlich gesagt: das Rechnungsergebnis der SBB ist besser als erwartet. Auch die grüne Fraktion stellt sich positiv zu dieser Rechnungsabnahme. Wir haben einen Aufwärtstrend, wir haben mehr Güter transportiert, wir haben mehr Personen transportiert; das ist aus Umweltschutzgründen ganz sicher nur positiv.

Was es trotzdem kritisch zu beleuchten gilt, ist, dass diese Volumensteigerung eigentlich nicht eine reine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist; es handelt sich hier zu einem ganz grossen Teil um eine zusätzliche Mobilitätssteigerung. Dies ist aus grüner Sicht kritisch zu durchleuchten.

Die grüne Fraktion ist gespannt, wann der Zeitpunkt reif sein wird, um hier über die Grenzen unserer Mobilität zu diskutieren. Vielleicht haben wir die Gelegenheit bei der Neat-Diskussion, die im Raume steht. Dort werden wir uns damit befassen müssen, dass wir, wie in diesem Jahr, zum Beispiel eine Volumensteigerung bei den Gütern um 8,4 Prozent haben, aber nur eine Ertragssteigerung von 2,3 Prozent. Hier gehe ich mit Herrn Frey einig: das ist eine ungesunde Entwicklung. Allerdings trennen sich unsere Wege nach dieser Erkenntnis wieder, Herr Frey.

Schuld daran ist aus der Sicht der grünen Fraktion ganz klar die LKW-Verkehrspolitik; das heisst, sie ist dort Preisleader und diktiert den SBB die Preise. Es gilt vielleicht auch wieder einmal festzuhalten, dass die Eigenwirtschaftlichkeit im LKW-Verkehr knapp 66 Prozent ist.

In diesem Zusammenhang ist es interessant zu hören, was der Bundesrat zu tun gedenkt, wenn 1992 die Dumpingpreise der holländischen Strassenflotte zum Tragen kommen, und wie der Bundesrat bei dieser destruktiven Preispolitik gedenkt, dem Schweizervolk die Neat schmackhaft zu machen.

Im Mobilitätssektor haben wir die gleiche Entwicklung wie beim Agrarsektor. Wir haben im Agrarsektor tödliche Weltmarktpreise, und dasselbe passiert jetzt bei der Mobilität. Wir haben in beiden Teilen Preise, die politisch begründet und von den effektiven Kosten weit entfernt sind. Ich möchte dies noch einmal kurz an einem Beispiel erläutern: Cargo-Combi wuchs im Jahre 1988 um 22 Prozent und der Ertrag um 3 Prozent.

Umweltpolitisch – das möchte ich nochmals festhalten – ist es ganz klar: die grüne Fraktion begrüsst das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, begrüsst, dass der Gütertransit auf der Schiene geführt wird. Aber trotzdem stellt sich hier die gleiche Frage wie zum Beispiel 1992, wenn diese sinnlosen Zusatztransporte wegen billigeren Produktionsstandorten durch die Schweiz rollen: Wie wollen wir vom Preis her überhaupt agieren?

Nochmals zurück zur SBB. Ich nehme an, dass für die Mehrheit hier im Saal immer noch der Auftrag der achtziger Jahre Gültigkeit hat. Das bedeutet, dass wir die SBB finanziell unterstützen müssen und nicht weiter mit der Renditeschraube, wie das letztes Jahr hier im Parlament passiert ist, weiter zudrehen dürfen, denn der politische Druck der letzten Debatte hat klare Folgen hinterlassen.

Ich spreche hier vom Dienstleistungsabbau und der Personalpolitik der SBB. Ich möchte Ihnen das am Beispiel des Kan-

tons Zürich erläutern. Bei uns steht die Eröffnung der S-Bahn 1991 im Raum. Der Regierungsrat hat vor dem Kantonsrat klar betont, dass er nicht akzeptieren wird, dass die Regionalzüge unbegleitet fahren. Aber zur gleichen Zeit, in der Regierungsrat Künzi das vor dem Kantonsparlament vertritt, kommt die Zeitung der SBB, in der Generaldirektor Eisenring schreibt, es müssten zunehmend Regionalzüge unbegleitet fahren. Das heisst also, für die SBB gehören unbegleitete Geisterzüge im Regionalverkehr zur Zukunftsperspektive. Begründet wird dies einerseits mit der Personalsituation und andererseits mit dem Leistungsauftrag, also ganz klar mit unserer Politik, die wir hier im Saal betreiben.

Die grüne Fraktion lehnt diese Entwicklung ganz entschieden ab. Die SBB dürfen nicht zu einem total mechanisierten, seelelosen und unsicheren Verkehrsmittel verkommen. Wir werden in Zukunft immer mehr ältere und alte Menschen zu unserer Gesellschaft zählen. Zugbegleiter sind ihnen oft notwendige Helfer. Zudem haben Straftaten in jüngerer Zeit sehr viele Bahnfahrer und vor allem Bahnfahrerinnen sehr verängstigt. Ein weiterer Grund, um auf die Begleitung in Spätzügen nicht zu verzichten, ist ein rein praktischer: der Vandalismus nimmt klar überhand in Zügen, wenn sie unbegleitet sind. Ein Drittes, das gegen die unbegleiteten Regionalzüge vor allem im Abendbereich spricht, ist, dass immer mehr Stationen auf dem Lande, vor allem am Abend, unbedient sind und auch dann keine Hilfeleistung mehr möglich ist.

In unserer Gesellschaft, die in vielen Bereichen immer anonym wird, ist eine solche Entwicklung klar abzulehnen. Zudem erfüllt ein Verkehrsmittel seine Aufgaben nicht, wenn es schlussendlich aus Angst und Unsicherheit gemieden wird. Die Rationalisierungsmassnahmen werden dem Image der SBB längerfristig schaden und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erschweren und stehen darum in einem ganz klaren Widerspruch zur bisherigen Anstrengung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Es ist uns bewusst, dass die Personalsituation der SBB sehr prekär ist, 140 000 nicht eingezogene Ruhetage machen das deutlich. Aber das darf trotzdem nicht zum Vorwand genommen werden, um überraschende Rationalisierungsmassnahmen einzuführen.

Die grüne Fraktion ist mit dabei, wenn es gilt, ein Kränzchen für das Personal zu wunden; das ist hier heute morgen schon mehrfach gemacht worden. Es ist der grünen Fraktion auch klar, dass immer weniger Angestellte bei den SBB immer mehr leisten. Trotzdem möchte sie die SBB-Führung bitten, den Dienstleistungsabbau ganz kritisch zu überprüfen und ihre Personalpolitik zu verbessern.

Die grüne Fraktion stimmt der SBB-Rechnung zu und ist weiterhin dafür, den öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Der öffentliche Verkehr muss absolute Priorität haben und eignet sich nicht dafür, dass man die Renditeschraube der SBB weiter anzieht.

Präsident: Es haben sich zehn Einzelsprecher eingeschrieben. Ich beantrage Ihnen, die Rednerliste zu schliessen. – So beschlossen.

Aliesch: Es wurde gesagt, die SBB hätten ihren unternehmerischen Auftrag erfüllt. Das stimmt. Die Frage stellt sich jetzt nur: War die Vorgabe richtig? Ist also der Infrastrukturbeitrag, den die SBB zu leisten haben, sachgerecht festgelegt worden? Wir können im Parlament diese Frage kaum beantworten, weil uns die Beurteilungskriterien fehlen.

Ich komme zu einer zweiten, wichtigeren Frage: Wie entwickelt sich die finanzielle Situation der Bundesbahnen? Da sehe ich einen dramatischen Trend, der zu grösster Sorge Anlass gibt. Beispielsweise wird die finanzielle Belastung des Bundes durch die Bundesbahnen von ungefähr 1 Milliarde Franken im Jahre 1985/86 zunehmen bis gegen 2 Milliarden Franken Mitte der neunziger Jahre. Ich frage mich, wie wir diesen Trend brechen können. In der letzten Wintersession habe ich einige Ansatzpunkte aufzuzeigen versucht. Stichworte: Senkung der fixen, Senkung der variablen Kosten, oder Stichwort Innovationsschub.

Die Frage stellt sich natürlich schon, ob Aussicht auf Erfolg be-

steht, auch wenn man diese Probleme angreift. In einzelnen Bereichen könnte man diese Frage mit ja beantworten. Beispielsweise dort, wo es um organisatorische und technische Massnahmen geht. Als weniger hoffnungsvoll schätze ich die Lage in anderen Bereichen ein, beispielsweise wenn es darum geht, die Personalkosten in den Griff zu bekommen. Da bestehen für die Bundesbahnen einfach politische Zwänge – das ist jetzt kein Vorwurf an die Bundesbahnen –, das ist schon eher ein Vorwurf an die Finanzpolitik des Bundes oder gesamthaft an unsere Politik.

Wir fragen uns also: Wo können wir Kosten senken und wo die Erträge steigern? Da denke ich jetzt an den Güterverkehr. Hier sind neue Konzepte auszuarbeiten. Den Auftrag dazu haben wir im Ständerat und im Nationalrat erteilt.

Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi fragen: Wann werden die neuen Konzepte endlich vorgelegt? Es ist doch notwendig, Herr Bundesrat, dass wir – das Parlament, die SBB und auch das private Transportgewerbe – wissen, in welche Richtung zu planen, zu entscheiden ist. Eine aufbauende Zusammenarbeit zwischen der Schiene und der Strasse ist wirklich nur möglich, wenn die Konzepte der SBB einmal bekannt sind; denn heute wird über zukünftige Investitionen zu entscheiden sein.

Abschliessend noch meine Meinung zur Grundlage solcher Güterverkehrskonzepte der Bundesbahnen: Die Güterverkehrskonzepte müssen auf einer echten Zusammenarbeit zwischen der Schiene und der Strasse beruhen; beenden müsste man endlich den jahrzehntelangen Grabenkrieg. Es gibt nämlich sehr viele Möglichkeiten zur Zusammenarbeit. Voraussetzung dazu ist aber zum einen der gute Wille – auch bei den SBB. Und dann – Herr Schmidhalter hat vor allem darauf hingewiesen – haben sich auch die Bundesbahnen einmal auf ihre Stärken zu besinnen; eine Stärke ist der Transport von Massengütern vor allem über längere Distanzen. Langfristig wird sich auch der fahrplanmässige Verkehr als Stärke erweisen, den die Bahnen anbieten können. Mit Herrn Schmidhalter bin ich der Auffassung, dass die SBB aus unrentablen Märkten aussteigen sollten. Wir müssen den Mut haben, hier und heute einmal zu entscheiden.

Noch ein letztes Wort zum Huckepackverkehr: Dieser Huckepackverkehr wird finanziell mit Treibstoffzollmitteln stark unterstützt. Das finde ich sehr gut. Zum Beispiel unterstützt man jede Huckepacksendung mit 300 Franken. Huckepackverkehr ist aber nicht gleich Huckepackverkehr. Vor allem den unbegleiteten Transport, den unbegleiteten Huckepackverkehr müsste man ja finanziell fördern, nicht den begleiteten; z. B. der Wechselpritschenverkehr ist zu fördern. Dieser wird aber heute nur ungenügend bis gar nicht gefördert. Das haben wir zu ändern, meine ich.

Das waren einige kritische, ich hoffe auch aufbauende Anmerkungen zu diesem Geschäftsbericht. Ich hoffe, diese Anmerkungen wurden als das aufgefasst, als was sie gedacht waren.

Giger: Auf Seite 33 des Geschäftsberichtes der Bundesbahnen unter der Rubrik «Investitionen und Beschaffung» ist nachzulesen, dass Anfang dieses Jahres die ersten Doppelstockwagen für die Zürcher S-Bahn ausgeliefert wurden. Verschiedentlich bin ich nun darauf angesprochen worden, dass bei diesen Doppelstockwagen offensichtlich eine Fehlkonstruktion vorliege, da sie in der Höhe über das normale Profil herausragen.

In der Tat habe ich schon seit längerer Zeit beobachtet, wie in Ziegelbrücke, wo ich jeweils umsteige, die Perrondächer in mühsamer und nicht gerade ungefährlicher Arbeit um 40 cm angehoben werden. Anderenorts, wie zum Beispiel in Pfäffikon SZ, sieht man sich – wie man hört – ebenfalls zu solchen Massnahmen gezwungen. In der SEV-Zeitung «Der Eisenbahner» wird in diesem Zusammenhang nach Rechtfertigungen gesucht. Offenbar ergeben sich aber auch enorme Probleme mit dem zu kleinen Abstand gegenüber dem Fahrleitungsdraht. Es könnte zu elektrischen Ueberschlägen, sogenannten Lichtbögen, zwischen Oberleitung und Wagendach kommen, was nicht ganz ungefährlich ist. Diesbezüglich sind Versuche angestellt worden.

Vor acht Jahren schon bin ich mit einem Demonstrationszug

mit Doppelstockwagen der französischen Staatsbahnen mit meinem Buben rund um den Säntis gefahren, und zwar sowohl auf SBB- als auch auf Privatbahnstrecken. Probleme mit Oberleitung und Perrondächern hat es bei den etwas niedrigeren Konstruktionen der französischen Doppelstockwaggons überhaupt nicht gegeben. Ich frage nun den Bundesrat, warum bei unseren S-Bahn-Doppelstockwagen nicht die Normen der französischen Staatsbahnen übernommen worden sind.

Eine weitere Frage: Wo überall müssen die Perrondächer abgeändert, und wo müssen die Geleise wegen der Oberleitung abgesenkt werden? Ich werde den Eindruck nicht los, dass die SBB wieder einmal ein Extrazüglein fahren und mit ihren Doppelstockwagen besonders «hoch hinaus» wollen.

Seiler Rolf: Ich beschäftige mich nicht mit Zahlen, auch nicht mit dem erfreulichen Abschluss, sondern nur mit gewissen Texten der Botschaft, und zwar aus der Sicht des Personals. Bereits in der Uebersicht, Seite 2, steht geschrieben, dass verschiedene Produktivitätskennziffern bestätigen, dass der vereinbarte Infrastrukturbeitrag die SBB tatsächlich zur Ausschöpfung ihres unternehmerischen Leistungspotentials gezwungen hat. Zwang ist hier angesprochen, und die Erfahrung lehrt, dass Zwang immer von oben nach unten weitergegeben wird. So bekommt vor allem das Personal an der Front den aus diesem Zwang resultierenden Druck zu spüren.

Zu Recht wird auf Seite 13 der Botschaft festgehalten, dass man eine Steigerung der Produktivität feststellen könne: «Die SBB verlangten von ihren Mitarbeitern einen grösseren und rationelleren Arbeitseinsatz.» Eine Seite später kann man lesen, dass der vom Personal verlangte zusätzliche Arbeitseinsatz sinnvoll sei, er diene der Bewältigung einer effektiven Mehrnachfrage.

Sinnvoll kann dieser Einsatz wohl sein. Aber die Belastung, die daraus entstanden ist, ist mit der Zeit zum Teil unzumutbar, der Druck und der Stress sind unerträglich.

Stolz wird auf Seite 12 festgehalten, die SBB hätten nicht nur einen gegenüber dem Voranschlag erhöhten Infrastrukturbeitrag erwirtschaften können, sondern sie hätten überdies eine Rückstellung von 18 Millionen Franken für nicht bezogene Ruhe- und Ausgleichstage. Was heisst das? Das heisst nicht mehr, aber auch nicht weniger, als dass man für 18 Millionen Franken dem Personal die ihm zustehende Frei- und Erholungszeit nicht gewährt hat.

Ist das auch noch sinnvoll? Wohl kaum. Mit anderen Worten: Man hat für 18 Millionen Franken Raubbau an den Kräften des Personals betrieben. Das ist ein wenig hart formuliert, aber ich lasse es so stehen. Man gefährdet damit nicht nur die Gesundheit des Personals. Mit unausgeruteten Eisenbahnern wird auch die Sicherheit der Bahn betroffen.

Bei diesen heutigen Verhältnissen ist es nicht verwunderlich, dass die Zahl der vorzeitigen Pensionierungen, aus medizinischen Gründen oder freiwillig, stets zunimmt. Die Mitarbeiter sind entweder gesundheitlich angeschlagen oder haben schlicht und einfach die Nase voll von diesem Betrieb, oder sie haben auch Angst, folgenschwere Fehler zu begehen. Die jüngeren Mitarbeiter, die machen es ganz einfach: Sie suchen sich einen anderen Arbeitgeber. In dieser Situation ist es einfach unverständlich, dass der Bundesrat sich damit beschäftigt, den Zwang bzw. den Druck auf die SBB noch zu verstärken.

Auf Seite 13 können wir lesen: «Mit Blick auf das günstige Ergebnis ist die Frage aufzuwerfen, ob der Infrastrukturbeitrag hoch genug angesetzt war und damit den SBB tatsächlich grosse unternehmerische Anstrengungen abverlangte.» Was soll das heissen? Noch mehr Druck, noch mehr Zwang? Solche Aussichten fördern die Motivation des Personals nicht, im Gegenteil. Wir sind damit auf dem besten Weg, nicht nur den Goodwill in der Bevölkerung zu verlieren, sondern auch die Einsatzfreudigkeit des Personals zu zerstören.

Das Personal hat bisher vernünftigen Rationalisierungsmassnahmen bisher selten opponiert. Heute ist aber das Mass voll, der Bogen zum Teil überspannt. Ohne Personal, nur mit Automaten, ist eine Eisenbahn nicht zu betreiben. Mit Massnahmen, die nur von oben befohlen werden, vom Personal aber

nicht mitgetragen werden, ist ebenfalls keine Bahn zu betreiben.

In diesem Zusammenhang ist die sture, undifferenzierte Haltung von Verwaltungsrat und Generaldirektion in bezug auf das unbegleitete Führen von Reisezügen unverständlich. Diese Haltung ist nicht nur unverständlich, sie ist unannehmbar sowohl für das Personal als auch für die Kundschaft.

Eine Eisenbahn funktioniert nur, wenn alle, Unternehmensleitung und Personal, zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit ist heute leider gestört.

Zum Schluss, Herr Bundesrat: Das Personal möchte spüren, dass man auch ganz oben Verständnis hat für seine heutige wirklich schwierige Situation. Von einem solchen Verständnis ist leider in der Botschaft wenig zu finden. Bei den Kommissions- und den meisten Fraktionssprechern ist dieses Verständnis zumindest angeklungen; dafür danke ich Ihnen.

Luder: Es ist richtig: Die Bundesbahnen haben im Jahre 1988 gut gearbeitet. Es wäre aber ungenügende Information, einfach den Ertragsüberschuss und den höheren Infrastrukturbeitrag, die höher als im Budget vorgesehen erwirtschaftet worden sind, hervorzuheben. Den Bürger und Steuerzahler interessiert vor allem, ob die Aufwendungen an Steuergeldern für die Bahn steigen oder sinken. Als Antwort darauf: Die Aufwendungen werden sicher steigen.

Das gewählte Rechnungsmodell lässt die Unternehmung SBB in einem guten Licht erscheinen, weil die Zahlungen aus der Bundeskasse direkt als Einnahmen verbucht werden können. Es ist auch festzustellen, dass der Infrastrukturbeitrag der SBB zwar besser ausgefallen ist, als im Budget vorgesehen, aber doch um 83 Millionen Franken weniger gross ist als im Vergleich zum Rechnungsjahr 1987. Aus der Finanzplanung geht hervor, dass die SBB auch in Zukunft nicht in der Lage sein werden, aus eigenen Mitteln die vorgesehenen Infrastrukturaufgaben zu übernehmen. Als Folge dieser Umstände ist der Anreiz gross, möglichst billig zu neuen Anlagen zu kommen. Es geht aber nicht an, einzig aus Spargründen berechnete Anliegen von Umwelt und Lebensraum auf die Seite zu schieben, dies vor allem beim Bau neuer Bahnlinien, sei dies nun im Konzept «Bahn 2000» oder bei der Neat.

Ich frage Herrn Bundesrat Ogi: Warum nicht einen Umwelt- und Lebensraumrapport auf den gefahrenen Personen- und Güterkilometern erheben? Dies wäre verteilbar auf über 17 Milliarden belastbare Kilometer. Mit einer minimalen Belastung könnten die Bahnen selber die nötigen Finanzen zum Schutze von Umwelt und Lebensraum aufbringen.

In ihrem Geschäftsbericht beklagen sich die Bundesbahnen über den Widerstand der betroffenen Regionen gegen die Linienführung von Neubaustrecken trotz des angeblich überzeugenden Ja des Schweizervolks zu «Bahn 2000».

Es ist festzuhalten, dass «Bahn 2000» in der Volksabstimmung mit nur 57 Prozent Ja-Stimmen gar nicht so glänzend abgeschnitten hat. Direkt betroffene Kantone von Neubaustrecken haben abgelehnt, so Freiburg, Bern und Solothurn. Für die Planung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist haben die Bundesbahnen schweizerische Natur- und Umweltorganisationen beigezogen. Die Zusammenarbeit der Bundesbahn mit diesen Organisationen ist gescheitert. In einem Bericht vom Dezember 1988 halten diese Organisationen fest: «Mit aller Deutlichkeit muss festgehalten werden, dass die bisherige Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen keine substantiellen Fortschritte für ökologisch verträgliche Linienführungen gebracht hat. Die Kooperation brachte wenig Erfolg. Für die nahe Zukunft ist es sinnlos, auf dem bisherigen Weg weiterzugehen. Nun müssen neue, politische Mittel gefunden werden.»

Die Stimme der schweizerischen Umweltorganisationen widerspricht der SBB-Aussage im Geschäftsbericht, dass alle Bauvorhaben mit grösster Rücksicht auf die Umwelt geplant würden. Für alle Beteiligten wäre eine flexiblere Haltung der SBB bei der Planung von Neubaustrecken eine grosse Erleichterung. Niemand hat ein Interesse, rasch nötige Verkehrsverbindungen wie die Neat – die «Bahn 2000»-Neubaustrecken Muttenz–Olten und Mattstetten–Rothrist dienen ja auch einer Neat, je nach Entscheid – durch eine Einsprachenflut auf einen Prellbock auflaufen zu lassen. Die betroffenen

Kantone und Regionen verlangen eine gleichwertige Parallelplanung ihrer Vorstellungen einer umweltgerechten Linienführung.

Ich frage Herrn Bundesrat Ogi in einer zweiten Frage: Wo sieht der Bundesrat Möglichkeiten, dieses Vorgehen zu fördern?

Für die Zukunft wünsche ich ein besseres Einfließen berechtigter regionaler Begehren in die Planung und Ausführung beim Bau neuer Bahnanlagen.

Trotz der Einwände: Den SBB eine gute Fahrt für das nun anlaufende Rechnungsjahr.

Ammann: Die SBB haben in fast jeder Beziehung ein Rekordjahr hinter sich. Betriebs- und Verkehrsproduktivität sind gestiegen. Die Tarifmassnahmen sind ein Erfolg. Kein Wunder ist andererseits, angesichts wachsender Wettbewerbsprivilegien des Strassengüterverkehrs, die anhaltende Ertragschwäche des Bahngüterverkehrs. Die schier hysterischen Sparappelle gewisser Ständeräte in der vergangenen Budgetdebatte waren und sind deshalb fehl am Platze, ebenso die davon abgeleiteten überrissenen Rationalisierungsmassnahmen mit dem damit zwangsläufig verbundenen Dienstleistungsabbau.

Der erfreuliche Rechnungsabschluss wird jedoch von der äusserst angespannten Personalsituation überschattet. Momentan fehlen gut 800 Mann/Frau. Ursache dieser Misere, wir haben es schon wiederholt bemängelt, ist der erste Leistungsauftrag und dessen allzu beflissene und buchstabengetreue Umsetzung durch die Generaldirektion. In der Folge kam gegen Mitte der 80er Jahre die Personalrekrutierung fast völlig zum Erliegen.

Da der ungünstige Altersaufbau des Personalkörpers und die folgenden geburtenschwachen Jahrgänge schon damals bestens bekannt waren, muss dies entweder als völlig verfehlte Personalplanung oder als vorsätzliche Schaffung von Sachzwängen zur Rechtfertigung des heute oft inakzeptablen Dienstleistungsabbaus (Schalteröffnungszeiten, Zugbegleitung) bezeichnet werden. Die Verantwortung der damaligen politischen und unternehmerischen Oberleitung wiegt schwer. Solche Fehlleistungen dürfen sich künftig nicht mehr wiederholen.

Grösste Bedenken weckt vor allem die Kumulation von Stations- und Schalterschliessungen mit dem geplanten Abbau der Zugbegleitung im Regionalverkehr. Mit dem Kondukteur und dem Zugführer verschwindet für den Kunden das letzte menschliche Element. Die Geisterbahn würde zur Tatsache. Wenn die Generaldirektion solche Kritik als blosses Schüren von Emotionen abtut, so ist das Zynismus in Reinkultur. Regionalzüge mit drei bis über zwölf Wagen, die über mittlere Distanzen von 20 bis 100 Kilometern unterwegs sind, können nicht mit einem städtischen Tram oder einem kleinen, vom Lokführer überschaubaren Zweiwagen-Pendelzug einer Privatbahn im Kurzstreckebereich verglichen werden. Heute ist es so, dass sich in vielen Zügen nicht mehr nur ältere Personen, Behinderte, Frauen und Kinder nicht mehr wohl und sicher fühlen. Zugassistenten, besondere Bewachungsdienste oder Polizei sind hier jedoch keine Lösung, da es zugleich auch um das Erbringen von Dienstleistungen, um Hilfe, Beratung und Betreuung geht.

Die harte Kritik am vergangenen Eisenbahnerkongress kann nicht erstaunen. Alle Bekenntnisse zu einem partnerschaftlichen Verhältnis zwischen Oberleitung bzw. Generaldirektion und dem Personal sind fragwürdig, wenn man den Personalvertretern nicht wirklich zuhört und deren Argumente nicht ernst nimmt.

Wir wollen sicher nicht in Nostalgie untergehen und verschliessen uns daher nicht der Notwendigkeit von Rationalisierungsmassnahmen. Diese sind mit den betroffenen Kantonen, Regionen, Gemeinden, aber auch mit dem Personal zusammen zu erarbeiten. Es geht in allen Fällen darum, massgeschneiderte Lösungen zu suchen. Die Mühe lohnt sich, denn nur solche Massnahmen werden dann auch vom Personal und vom Markt akzeptiert. «Bahn 2000» ist eine grosse Chance. Wäre es nicht viel besser, Herr Bundesrat, diese gemeinsam – Leitung, Personal, betroffene Kunden und

Regionen – wahrzunehmen? Das geht aber nicht, wenn stets zuerst ganz oben in Bern oder auch in Zürich entschieden und erst im nachhinein verhandelt wird. Manchmal wäre ein bisschen mehr Geduld, Fingerspitzengefühl, kurz: etwas mehr humane Unternehmenskultur und echte Kundenfreundlichkeit wirklich ein Segen.

M. Béguelin: Les CFF vont bien: sur le plan du volume du trafic, des investissements, des perspectives de développement, et même sur le plan des recettes (la tendance vers une amélioration des taux de couverture se développe depuis le début de l'année 1989). Dans tous les cas, les recettes augmentent proportionnellement plus vite que le trafic, lui-même en hausse accélérée par rapport à l'année record de 1988.

Un seul gros point noir: la pénurie de personnel, dont on ne voit pas d'issue, à court terme tout au moins. Cette pénurie de personnel est le point faible actuel de toute la politique de développement des transports publics.

Deux remarques à ce sujet. Les cheminots apprécient à leur juste valeur les remerciements prodigués pour les performances de productivité réalisées en 1988. Mais les remerciements ne suffisent pas. Les améliorations de salaire décidées l'année dernière, avec effet au premier janvier de cette année, n'ont pas amélioré la situation des cheminots sur le marché du travail. Le secteur privé accentue son avance. Les démissions se maintiennent à un niveau élevé parce que les conditions de travail et de salaire sont bien meilleures dans la plupart des autres secteurs économiques. Un nouvel effort est par conséquent indispensable en la matière. Les premiers pourparlers entre partenaires sociaux débiteront cet automne. A ce propos, j'ai une suggestion de principe à l'intention du Conseil fédéral: il faudra vraiment se mettre d'accord entre partenaires sociaux pour accélérer la procédure habituelle. Pour la dernière amélioration de salaire, par exemple, six ans se sont écoulés entre la première requête et l'effet concret dans le porte-monnaie des agents. C'est beaucoup trop long, il n'y a plus d'impact. Cette nécessaire accélération de la procédure ne concerne pas que les CFF, les PTT sont également dans la même situation.

En ce qui concerne la rationalisation, celle-ci est une nécessité vitale aux CFF comme dans n'importe quelle autre entreprise. Mais attention, il ne s'agit pas de rationaliser pour rationaliser. Trois conditions sont indispensables: a) sécurité et confort des usagers; b) le coût doit être en rapport avec les avantages attendus à court et à long terme ce qui n'est pas toujours évident car, encore une fois, ici on privilégie le court terme; c) les agents qui restent doivent recevoir une part du bénéfice réalisé, cet aspect est indispensable pour la motivation du personnel.

Actuellement, des projets de rationalisation sont en préparation et d'autres se poursuivent. Toutefois, il n'y a pas de coordination d'ensemble dans l'optique du voyageur. Chaque secteur de l'entreprise y va de son projet, mais, par la force des choses, en favorisant l'aspect technique qui flatte l'image de marque et qui veut apporter la preuve du dynamisme de la gestion. Ainsi, l'aspect sécurité des usagers, par exemple, est négligé. Pour l'entreprise, le comportement agressif de certains voyageurs – comportement d'ailleurs qui n'existe pas que dans les banlieues des grandes villes – est un fait de société. Par conséquent, l'entreprise ne se sent pas concernée par ce fait. Concrètement, on ne peut pas supprimer à la fois le personnel dans les trains et dans les gares.

Il y a un seuil à ne pas franchir en la matière. Or, ce seuil est atteint dans certaines régions. Et j'invite ceux qui hésiteraient à me croire à voyager dans les derniers trains du soir de la «Goldküste» entre Zurich et Rapperswil et à se mettre à la place de l'agent de train, puis à imaginer la situation sans agent de train, puis enfin à se demander s'ils oseraient inviter leur femme ou leur fille à voyager seule dans ce train-là. Ils comprendront ainsi concrètement ce que signifie la notion de présence humaine minimale pour assurer un service public attrayant.

Ces remarques faites, je vous invite à accepter le rapport de gestion des CFF.

Scherrer: Das effektive Defizit der SBB ist weiter gestiegen. Darüber vermögen die Leistungsaufträge lediglich hinwegzutäuschen. Ich werde einen speziellen Aspekt bei den Betriebsverlusten herausgreifen: den Huckepackverkehr.

Betriebsverluste entstehen unter anderem, wenn falsch investiert wird. Was den Huckepackverkehr betrifft, möchte ich zukunftsgerichtet festhalten, dass ein Ausbau unserer Tunnels auf 4 m Eckhöhe unzweckmässig ist, weil die Zukunft nicht im Huckepackverkehr liegt, also nicht im begleiteten Verkehr. Es ist wirtschaftlich unsinnig, ganze Lastwagen mit der Ladung auf der Bahn zu transportieren. Es wird zuviel totes Gewicht mitgeschleppt. Die Ladekapazität wird massiv vermindert; zudem reist ein Chauffeur im Speisewagen mit, ohne etwas zu leisten.

In Zukunft wird Europa und auch die Schweiz auf den kombinierten Verkehr mit Wechselpritschen und Containern setzen. Dafür reichen unsere Tunnelhöhen, wie wir sie heute haben, aus. Es ist an der Zeit, dass die SBB dies erkennen und – zukunftsgerichtet – keine falschen Investitionen tätigen, indem man eine dritte Schiene, eine Stromschiene einbaut oder die Tunnelprofile erweitert. Denn am Ende bringt das nichts. Die Schiene hat die Kapazität nicht, den gesamten alpenquerenden Verkehr, den Güterverkehr, zu bewältigen. Die Schiene muss sich also auf den kombinierten Wechsel-Containerverkehr beschränken, während die Lastwagen nach wie vor auf die Strasse müssen. Diese Zahl der Lastwagen wird aber in Zukunft massiv abnehmen, weil die Unternehmer im ganzen Europa entsprechende Investitionen in den kombinierten Verkehr tätigen.

Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi bitten, zu prüfen, ob es nicht besser wäre, statt unsere Alpentunnels mit Millionen oder Milliarden auszubauen, in Hupac-Terminals in Deutschland, in Belgien, in Holland, in Nordeuropa und in Südeuropa zu investieren. Denn wir erreichen damit auch, dass die anderen Länder nicht vom Strassentransport überschwemmt werden. Wenn es uns nämlich gelingt, zum Beispiel bereits in Köln, in Hamburg, in Brüssel oder in Amsterdam diese Wechselcontainer auf die Schiene zu verlegen und dann durchzufahren – auch im Nachtverkehr – bis Mailand, Genua, Rom, dann haben wir auch für die anderen Länder etwas getan; dann sind wir zudem noch in höherem Masse europafähig geworden.

Mühlemann: Es ist begrüssenwert, dass die SBB in ihrem Geschäftsbericht eine systematische Darstellung ihrer Unternehmensplanung vorzeichnen. Es wirkt erfreulich, dass damit eine zukunftsorientierte Perspektive aufgedeckt wird. Wenn Sie diese Darlegung aber im einzelnen studieren, stellen Sie fest, dass sich diese Planung vornehmlich auf unsere inner-schweizerischen Probleme bezieht, die nur indirekt im Zusammenhang mit dem gesamten europäischen Verkehrszusammenhang stehen. Es ist vornehmlich die «Bahn 2000», aber auch das Problem Neat, die behandelt werden.

Ich vermisse Hinweise auf eine zukunftsorientierte Denkweise im Zusammenhang mit dem neuen Europa. In diesem Bereich der ZUG, aber auch in dem, was sich tut in den osteuropäischen Ländern, wird so etwas wie ein europäisches Verkehrskonzept entstehen, an dem wir höchst interessiert sind, bei dem wir beteiligt sein müssen und Initiativen entwickeln können.

Soviel mir bekannt ist, hat in Brüssel eine Konferenz stattgefunden, an der die Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen und auch Vertreter Oesterreichs beteiligt waren. Ein Ergebnis ist das provisorische Transrapidnetz Europas. Es ist ein Versuch, die Bahnen durch schnellere Züge attraktiver zu machen, eine wichtige Möglichkeit, um von der Strasse auf die Schiene umzusteigen. Wenn Sie dieses provisorische Netz studieren, führt ein westlicher Verkehrsast von London über Brüssel nach Paris und von dort nach Bordeaux oder nach Marseille. Und es gibt einen zweiten Verkehrsweg, der von London über Brüssel nach Köln führt, sich dort nach Hamburg gabelt und dann über Frankfurt, Stuttgart nach München reicht; «après, c'est fini».

Ich vermisse in diesem ganzen Verkehrsnetz den schweizerischen Anschluss. Dass die Oesterreicher ihren «Orientexpress» nicht nach Wien führen, ist ihre Sache. Aber dass wir nur bis Basel einen Ast vorplanen, genügt nicht. Wir müssen

entweder einen Anschluss über Stuttgart nach Zürich suchen, in den Raum des Flughafens Kloten, um hier im Konkurrenzkampf mit dem neu entstehenden Flughafen München ein gewisses Gegengewicht zu schaffen. Ich glaube aber auch, dass wir durchaus über Zürich hinaus auf einer Gotthardlinie die Verbindung nach Italien suchen müssen.

Ich vermisse in diesem Bereich auch Hinweise auf die neuen technischen Möglichkeiten, die aus dem Pendolino-System erwachsen – übrigens bei den SBB entwickelt –, oder auf die Magneteisenbahn, deren Versuchsstrecke in Norddeutschland zu finden ist. Ein erster Ansatz, eine Versuchsstrecke Stuttgart-München zu bauen, ist gescheitert.

Ich verlange hier keine Endergebnisse, aber ich wäre froh, Herr Bundesrat, wenn sich die SBB mit diesem dringenden Problem beschäftigen würden und wenn in der Unternehmensplanung Lösungsmöglichkeiten vorgezeigt würden. Ich hoffe, dass der Geschäftsbericht des nächsten Jahres in diesem Sinne verbessert wird.

Dreher: Kritik an der Betriebsführung der SBB zu üben hiesse, den Sack zu schlagen und den Esel zu meinen.

Es dürfte unbestritten sein, dass angesichts des engen politischen Korsetts, welches den Schweizerischen Bundesbahnen verpasst wurde und in dem sie ihre Betriebsführung abwickeln müssen, kaum noch viel Spielraum übrig bleiben dürfte.

Den Kennzahlen, welche uns in der Botschaft auf den Seiten 22 und 24 vorgelegt wurden, können Sie entnehmen, dass die Markterlöse je Personenkilometer, und im Güterverkehr sowohl hinsichtlich Tonnen und Tonnenkilometer zurückgegangen sind. Hier ist ein Uebel zu vermerken, das in der Rechnung ganz zwangsläufig durchschlagen wird und muss. Die Konsequenz bleibt auf Seite 27 nicht aus.

Wir haben 1986 an Abgeltung und Finanzhilfe des Bundes 1036 Millionen Franken, im Jahre 1987 1142 Millionen Franken und im Jahre 1988 1356 Millionen Franken aufgewendet. Diese grossen Beträge sind lediglich deshalb notwendig, weil die Tarife nicht kostendeckend sind. Das ist an sich bekannt und eher ein Thema für die Staatsrechnung.

Ordnungspolitisch stelle ich lediglich zur Debatte, wie man eine «Bahn 2000» finanzieren will, wie man eine Neat finanzieren will, wenn die gegenwärtigen Tarife schon für den laufenden Betrieb nicht ausreichen und mit hohen Steueraufwendungen gestreckt werden müssen.

Was hier betrieben wird, ist Planwirtschaft, Umverteilung über Bahnsubventionen. Das ist keine Schmälerung des Ansehens der unternehmerischen Leistung, welche von der SBB-Führung erbracht wurde, sondern eine politische Tatsache. Wie das weitergehen soll, darüber werden wir uns wohl in den nächsten Jahren noch zu unterhalten haben. Die Quittung wird eines Tages präsentiert werden.

Bundesrat Ogi: Ich darf zunächst dem Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Nationalrat Meizoz, und auch Herrn Nationalrat Weber-Schwyz für die ausführliche und präzise Berichterstattung danken. Ich werde versuchen, zu ergänzen, zusammenzufassen, und die gestellten Fragen zu beantworten.

Gestatten Sie mir aber zu Beginn eine grundsätzliche Vorbemerkung: Dass es eine Vielfalt der Meinungen zu den SBB gibt, hat seit einem Jahr nicht geändert. Herr Nationalrat Weber hat eben zusammenfassend ausgeführt: die einen wollen den guten Betrieb, und die anderen wollen eine grosse Zelebration.

Die Gratwanderung kann also weitergehen. Aber eines ist sicher: Die Bahn hätte eine gute Zukunft. Wir müssen sie nur wollen und das beweisen mit Leistungswillen, mit Mut, mit Sensibilität und auch mit Gemeinschaftsdenken.

Zur Rechnung und zum Jahresbericht 1988: Etwas überspitzt lässt sich die Lage der SBB in einem Satz zusammenfassen: Volle Züge, leere Kassen. Damit sind zwei Aussagen verbunden: eine positive, aber auch eine negative. Positiv zu werten ist sicher die Zunahme der Nachfrage. Positiv ist, dass immer mehr Reisende die Leistungen der SBB in Anspruch nehmen, wie mehrmals ausgeführt im letzten Jahr: 260 Millionen Perso-

nen. Jeder Einwohner unseres Landes hat rechnerisch mit den SBB im Jahre 1988 1660 Bahnkilometer zurückgelegt.

Positiv ist auch der Mengenrekord im Güterverkehr. Die Marke steht nun bei über 48 Millionen Tonnen oder 7,4 Tonnen pro Kopf der Bevölkerung. Das sind interessante und gute Zahlen. Positiv ist weiter, dass diese Mehrleistungen praktisch ohne zusätzliches Personal erbracht werden konnten. Auch das dürfen wir bei der Gesamtbeurteilung nicht vergessen.

Und positiv ist schliesslich, dass die SBB im Betrieb besser arbeiteten als budgetiert. Sie konnten damit einen höheren Infrastrukturbeitrag leisten als vereinbart worden war. Ich bin deshalb froh, dass man auch hier in der Debatte hören konnte, die SBB hätten die Ziele erfüllt.

Es hat aber – das muss auch gesagt werden – einige dunkle Wolken: Alarmzeichen, hat Herr Frey gesagt, dramatische Zahlen, hat Herr Aliesch gesagt. Es bestehen negative Punkte. Negativ ist die finanzielle Lage der SBB. Negativ sind namentlich die nur 2,3 Prozent Ertragszunahme im Güterverkehr gegenüber 8,4 Prozent Mengenzunahme. Keine finanziellen Probleme gäbe es hier, wenn die SBB real dieselben Preise für Gütertransporte erzielen könnten wie beim letzten Mengenrekord in den siebziger Jahren. Dies lässt aber – das müssen wir sehen – der Markt heute nicht mehr zu.

Negativ ist auch das Uebermarchen bei den Infrastrukturaufwendungen. Negativ ist die Hauptursache für diese Tatsache, nämlich die Unwetter 1987 mit den hohen noch zu bezahlenden Schadenkosten.

Unter dem Strich, wenn wir bilanzieren, überwiegt aber für 1988 das Positive. Nicht vergessen wollen wir die Menschen – Sie haben Recht, Herr Nationalrat Seiler –, die hinter diesen Leistungen stehen, nämlich das SBB-Personal. Ihnen gilt unser, ihnen gilt mein Dank. Ihnen gilt aber auch, Herr Nationalrat Seiler, mein Verständnis. Wer viel leistet, darf eine faire Gegenleistung erwarten.

Zu den Schwerpunkten dieser Debatte. Ich will folgende vier Bereiche herausgreifen und anschliessend auf einige Fragen zu antworten versuchen: 1. Personalknappheit; 2. Tarifpolitik; 3. Zukunft des Güterverkehrs; 4. Leitungsstruktur und Zukunft des Leistungsauftrages.

Kurzfristig, wie gesagt, überwiegt der positive Eindruck. Da hilft der SBB sicher auch die gute Konjunktur. Mittel- und langfristig sind aber Entscheide gefragt, die dann sicher auch wehtun werden. Wir dürfen heute nicht die Hände in den Schoss legen.

1. Die Entwicklung im Personalbereich: Wir verfolgen diese mit Besorgnis. Wir setzen auf die unternehmerischen Anstrengungen der SBB. Zugleich geht es um einen Prozess der Sozialpartnerschaft zwischen den Bahnunternehmen und dem Eisenbahnerverband. Die Zeiten sind schwierig, zugegeben. Deshalb erwarte ich von allen Beteiligten Konsenswillen und Beweglichkeit, und zwar im Interesse der Sache.

2. Die Tarifpolitik: Sie wird zweifellos an Bedeutung gewinnen. Als Hauptgrundsatz gilt: Die SBB sind für die Tarifgestaltung frei. Die politischen Instanzen können Aufträge erteilen, sofern sie die Kosten tragen. Prominentes Beispiel ist ja das Halbp reisabonnement. Ueber die Weiterführung dieses Konzepts ist bald einmal zu entscheiden. Sollte die Bereitschaft zu weiteren finanziellen Leistungen an die SBB wie der Schnee an der Sonne schmelzen, weil die Belastung des Bundeshaushaltes zunehmen wird, wird – Herr Nationalrat Bircher – namentlich im Tarifbereich Zurückhaltung am Platz sein. Um solche Balanceakte auf dem hohen Seil ist niemand zu beneiden.

3. Der Güterverkehr: Wir können uns über die grossen, ja sehr grossen Zuwachsraten im kombinierten Verkehr freuen. Was für 1988 ausgewiesen ist, geht in ähnlichem Ausmass dieses Jahr, also 1989, weiter – erfreulicherweise auch zu besseren Preisen. Wir wollen für den Transit einen leistungsfähigen Doppelkorridor am Lötschberg und Gotthard anbieten. Statt 117 000 Sendungen für 1988 sind für 1993 bis 1995 etwa 477 000 Sendungen geplant. Damit allein können etwa 10,5 Millionen Nettotonnen an Gütern befördert werden.

Damit die Nachfrage in die richtigen Kanäle gelenkt werden kann, schenken wir der Planung und dem Bau neuer Terminals grosse Beachtung; Herr Scherrer hat das angesprochen. Die Verordnung zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist

eine brauchbare Grundlage. Nun muss die EG auch Signale setzen, und zwar die richtigen Signale. Das Schicksal des Doppelkorridors als substantielle Uebergangslösung hängt ohnehin vom guten Verlauf und vom Ergebnis der Verhandlungen mit der EG ab. Wir warten jetzt ab, wie die EG unser Angebot aufnehmen und werten wird.

Der kombinierte Verkehr verdient auch im Inland nachhaltige Förderung; besonders bei der Feinverteilung sehen wir vielversprechende Ansätze. Ich denke namentlich an das erfreulicherweise von einer Ostschweizer Firma stammende neue Abrollcontainersystem, ein System, das uns bei der ganzen Problematik sehr dienlich sein könnte. Ich bin SBB und Transportunternehmungen sehr dankbar, wenn sie dieses Modell nachhaltig und auch kooperativ fördern.

Daneben wollen wir die grossen Güterströme als die klassische Domäne der Bahn nicht vergessen, sei es im Wagenladungsverkehr von Anschlussgeleise zu Anschlussgeleise, wenn immer möglich in Ganzblockzügen oder im Cargo Domizil von einem Umschlagzentrum zum anderen, wobei es, Herr Schmidhalter, beim Cargo Domizil darum geht, zu verdichten, zu konzentrieren und Schwerpunkte zu setzen. Hier planen die SBB Konzentrationen.

Die SBB haben die Chance, mit neuen Konzepten die Zukunft gewinnbringend zu gestalten. Wir erwarten diese Vorschläge, die mehrmals hier erwähnt wurden, genau so ungeduldig wie Sie, Herr Aliesch. Sie haben sie gefordert, und ich möchte Ihnen sagen, dass der Verwaltungsrat der SBB die ersten Vorschläge eines Massnahmen-Gesamtpaketes noch in diesem Monat Juni behandeln wird. Wir warten in diesem Zusammenhang auch, Herr Nationalrat Dünki, auf Vorschläge für das Konzept der Bahnhöfe, das Sie angesprochen haben.

Einige Herren haben das Huckepack-Angebot angesprochen. «Huckepack» ist eine Uebergangslösung. Ich sage das noch einmal ganz klar: Die moderne Form, die Wechselprütschen oder -brücken und der Containerverkehr, das ist die Zukunft. Das, Herr Aliesch, fördern und fordern wir mit aller Kraft. Aber es hängt nicht nur von uns ab. Hier ist eine europäische Lösung vonnöten. An der Conférence européenne des Ministres des Transports haben wir diese Lösung und auch die europäische Harmonisierung – besser wäre die weltweite Harmonisierung – in bezug auf Tunnelhöhen, Terminals und Container gefordert, was ja Herr Nationalrat Scherrer angesprochen hat. Aber hier braucht es die europäische Bereitschaft, zu einem Gesamtsystem zu kommen.

Der Tarifanalyse und den Fehlern nach dem Komma, die Herr Nationalrat Friderici in der Botschaft festgestellt hat, werden wir selbstverständlich nachgehen. Ich möchte Herrn Nationalrat Friderici danken für die Hinweise, die er in dieser Richtung gemacht hat.

Schliesslich einige Worte zu den Leitungsstrukturen der SBB und zum Leistungsauftrag. Wir sind bereit, dazu auch grundsätzliche Gedanken anzustellen. Man überlegt, wie Sie sicher wissen, das seinerzeitige Gutachten von Prof. Rühli zu aktualisieren. Aus der Sicht des Parlamentes ist das wohl etwas zweischneidig, denn dieses Gutachten forderte eine möglichst konsequente Trennung des Unternehmens SBB von der Aufsichtsbehörde Parlament. Als Gegenbewegung spüren wir, dass das Parlament nach der Uebernahme der finanziellen Verantwortung des Bundes für die Infrastruktur seinen direkten Einfluss bei den Investitionen ausbauen will.

Ich erwähne den von Ständerat Lauber eingereichten Antrag zum Finanzhaushaltgesetz, und ich muss sagen: Im Spannungsfeld des unternehmerischen Spielraums der SBB einerseits und der schwergewichtigen Aufsicht des Parlamentes andererseits ist es nicht immer einfach, sich zu bewegen. Aber überstürzte Entscheide sind nicht gefragt. Wir sehen deshalb vor, die Ueberprüfung der Zuständigkeitsordnung und Führungsstrukturen mit dem Erlass des neuen Leistungsauftrages 1995 zu koppeln.

Die SBB brauchen angesichts der Herausforderungen in der Verkehrspolitik eine, wenn auch kurze, Phase der inneren Konsolidierung, sonst könnte das ganze Unternehmen ins «Schlingern» geraten. Denken wir nur daran, dass wir kurz vor der Präsentation von Massnahmenvorschlägen zur Ergebnisverbesserung stehen. Diese wollen wir dann auch zielstrebig

anpacken und umsetzen. Dazu braucht es eine Führung, die nicht ständig in Frage gestellt ist. Es braucht Persönlichkeiten, die bereit sind, für die SBB zu arbeiten. Es braucht einfache, transparente Strukturen; es bräuchte – ich sage bewusst: es bräuchte – kurze Entscheidungswege, es bräuchte klare Zuweisung von Pflichten, Verantwortungen und Kompetenzen. Es ist, wie Herr Nationalrat Dreher gesagt hat, ein «Korsett» geschaffen worden, das Schwierigkeiten macht.

Zum Leistungsauftrag 1987 möchte ich hier nur folgendes sagen: Technisch funktioniert er, weil er eine intensivere Aufsicht mit grösserem unternehmerischem Spielraum verbindet (mit den Kinderkrankheiten, die wir kennen). Verkehrspolitik wollen wir ihn gleichwohl überdenken, zumal das Steuerungsinstrument des Infrastrukturbeitrages durch die Tendenz gegen Null in Frage gestellt wird.

Abschliessend möchte ich die Leistungen der SBB für 1988 wie folgt würdigen:

1. Die SBB haben gut gearbeitet. Ich darf sicher auch in Ihrem Namen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, inklusive der Führungsspitze, dafür danken.

2. Die SBB arbeiten engagiert – das darf man wohl sagen – an den weiteren Verbesserungen der Kosten- und Ertragslage. Mit ihren Vorschlägen werden sie Bundesrat und Parlament in nächster Zeit einen grossen Knochen zuwerfen, der uns noch länger beschäftigen wird.

3. Die SBB bereiten dem Bund steigende Kosten, die aber noch ihren Preis wert sind. Für die grosse Mehrheit unter uns ist die Schmerzgrenze – das habe ich heute morgen gespürt – wohl bald einmal erreicht. Auch hier ist die zentrale Frage: Wieviel dürfen uns die SBB pro Jahr in etwa kosten? 1988 kosten sie uns rund 1,4 Milliarden Franken. Umgerechnet waren das zwei Paar gute Schuhe pro Einwohner. Dürfen uns die SBB mehr als zwei Paar Schuhe pro Jahr kosten? Darf es etwas mehr, muss es etwas weniger sein? Das wird die zentrale Frage sein, die Sie dann auch mit dem Paket, das wir Ihnen präsentieren werden, zu behandeln haben. Wir wollen versuchen, es nicht bis zum Unerträglichen kommen zu lassen, sondern vorher die richtigen Rezepte verschreiben und die Quellen des Schmerzes behandeln.

Nun noch Hinweise auf einige Fragen, die im Rahmen dieser Debatte gestellt wurden:

Zunächst einmal zum Vorgehen bei der Planung «Bahn 2000». Am 11. April haben die SBB zu einer umfassenden Orientierung eingeladen; insbesondere wurden auch die Parlamentarier der Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Basel-Landschaft eingeladen, weil die Neubaustrecken diese Kantone betreffen. Als Departementsvorsteher habe ich an diesem 11. April meine Besorgnis über die weiterhin harten Fronten zum Ausdruck gebracht. Es ist mir ein Anliegen, dass im Interesse der «Bahn 2000» SBB und Kantone als Partner zusammenwirken. Eine der Hauptforderungen der Kantone war und ist, dass die SBB die Projektvarianten der Kantone planerisch gleichwertig aufarbeiten. Diese Bereitschaft ist bei den SBB vorhanden. Sie haben am 11. April ausdrücklich zugesichert, dass sie als Bestandteil der Projekteingaben auch die Alternativplanungen vorlegen werden. Alle Betroffenen können also weiterhin mitwirken und dann im Planaufgabeverfahren die SBB-Variante genau mit den anderen vergleichen.

Die SBB haben glaubwürdig versichert, dass sie die Umweltanliegen sehr ernst nehmen und von Anfang an ein Projekt vorlegen wollen, das diese Anforderungen erfüllt. Ob es dafür allerdings – das möchte ich mit aller Klarheit sagen – lange Tunnels braucht oder – mit anderen Worten – ob offene Linienführungen nicht auch umweltverträglich sind, kann heute noch nicht beurteilt werden.

Auch für Basel-Landschaft, bei dem die SBB die Projekte schon eingereicht haben, werden die regionalen Varianten vom Bundesamt für Verkehr ernsthaft geprüft und miteinbezogen. Hier läuft – wie Sie wissen – das Aufgabeverfahren noch. Als Departementsvorsteher werde ich Rekursinstanz sein. Darum verstehen Sie sicher, dass ich mich inhaltlich zu den Projekten und Varianten heute nicht äussern möchte. Ich bin aber dankbar, dass die Konfrontation entkrampft werden konnte und wieder offene Gespräche stattfinden. Ich

bin vor allem auch dankbar, wenn das Parlament mithilft, die «Bahn 2000» rechtzeitig zu realisieren.

Es ist schon so: Bei der «Bahn 2000» sind im Moment die Juristen am Werk und leider nicht die Ingenieure.

In bezug auf die Lösungen von Personalproblemen möchte ich klar zum Ausdruck bringen, dass dies ausschliesslich Sache der SBB ist. Weder der Bundesrat noch das Parlament sollte dies zu seinem Thema machen; es geht hier um ein Stück Sozialpartnerschaft. Die Idee der Zugsassistenten stellt der Führung der SBB hinsichtlich Flexibilität ein gutes Zeugnis aus. Derzeit ist die Aktion aber auf Eis gelegt. Das wird solange der Fall sein, als das Zugbegleitpersonal bereit ist, auf den Bezug von Ruhetagen zu verzichten. Die SBB erwarten, dass das Ueberschreiten der Reizschwelle im Raum Zürich in diesem Sommer möglich ist. In bezug auf die Personalsituation allgemein lässt sich sagen, dass insgesamt mehr als 120 000 nicht-bezogene Ruhetage aufgelaufen sind. Das ist eine grosse, eine gefährliche Zahl. In normalen Zeiten betrug dieser Wert durchschnittlich 50 000 bis 60 000 Tage. Um einen Teil entschädigen zu können, haben die SBB mit unserer Bewilligung eine Rückstellung geäuft. Bevorzugt wird aber nach wie vor der Naturalbezug. Im Moment ist das Ende des Tunnels bei der Rekrutierungsschwierigkeiten noch nicht abzusehen. Initiative und gute Ideen sind hier gefragt.

Frau Diener hat gefragt, wie wir den Schweizern die Neat schmackhaft machen wollen. Wir tun dies seit dem 15. September 1988, seit Vernehmlassungsbeginn. Das Volk ist anscheinend, Frau Diener, auf den Geschmack Neat gekommen. Mit Ausnahme von zwei Parteien, eine ist leider die Ihrige, haben alle Parteien, alle Kantone, alle Verbände die Neat befürwortet.

Das heutige Problem des Gütertransits und dasjenige mit Blick auf den Binnenmarkt werden wir nur lösen können mit einer leistungsfähigen Eisenbahn. Wir sind keine Insel der Seligen. Wir sind auch nicht ein Land, das in Richtung eines anderen Planeten abheben kann. Wir sind eingebettet in diesem Europa. Wir haben eine Funktion zu erfüllen in diesem Europa. Wir sind seit Jahren ein Transitland, das seine Aufgabe immer erfüllt hat, eine Aufgabe, die uns auch wirtschaftliche Prosperität gebracht hat. Wir vergessen es hin und wieder. Ich glaube, dass wir diese Aufgabe auch in Zukunft übernehmen müssen. Zur Frage von Herrn Nationalrat Giger in bezug auf die Doppelstockwagen: Hier kann ich nur sagen, dass dieses Geschäft Domäne der SBB ist. Die schweizerischen Doppelstockwagen sind nicht teurer als die ausländischen. Wir haben ein Interesse, auch die schweizerische Wagenbauindustrie zu berücksichtigen. Das Geschäft ist, von uns aus gesehen, in Ordnung abgelaufen. Die Kinderkrankheiten, die Sie erwähnt haben, sind mir nicht bekannt. Ich werde der Frage nachgehen und Sie dann schriftlich orientieren.

In bezug auf den von Herrn Nationalrat Luder vorgeschlagenen Umweltrappen auf Bahnkilometern glaube ich, dass hier nicht der Ort ist, dazu schon vertieft Stellung zu nehmen. Solche Rappen für sogenannte gute Zwecke sind ja in letzter Zeit salonfähig geworden. Ueberschlagmässig könnten wir davon ausgehen, dass die Bahnen durch einen Rappen – ich habe versucht, das kurz auszurechnen – pro Personenkilometer und pro Tonnenkilometer insgesamt gegen 200 Millionen Franken jährlich einnehmen würden: dies auf der Basis der heutigen Transport- und Verkehrsleistungen. Doch was wäre die Wirkung einer solchen Abgabe? Die Frage kann heute nicht beantwortet werden. Wir müssen die Idee, die zweifellos interessant ist, weiter studieren.

Herr Nationalrat Mühlemann, in bezug auf die zukunftsorientierte Denkweise im europäischen Bahnnetz, in bezug auf die Transrapid-Konferenz, kann ich Ihnen nur folgendes sagen: Ich werde Weisungen erteilen, dass wir im nächsten Jahr diese Fragen im Bericht aufnehmen. Die Transrapid-Konferenz hat im Jahre 1989 stattgefunden. Es war also nicht möglich, hier im Bericht bereits zu rapportieren. Es ist selbstverständlich, dass wir für den schweizerischen Anschluss an das europäische Bahnnetz kämpfen. Ich kann Ihnen auch sagen, dass wir sehr aktiv sind bei diesen Eurorail- und Eurobahn-Ideen; hier arbeiten die SBB mit. Eine entsprechende farbige Broschüre ist bereits herausgekommen. Auch Sie haben

diese Broschüre erhalten. Aber wie es eben auf internationaler Ebene vielfach ist: Es gibt wohl gute Ideen, aber die Realisierung lässt noch auf sich warten.

Wir wollen nicht, dass die Schweiz umfahren wird. Wir wollen uns an das europäische Eisenbahnnetz anschliessen. Das ist sehr, sehr wichtig. Aber ich muss Ihnen sagen: Im Moment haben wir gewisse Probleme mit den Franzosen. Ich hoffe, dass es gelingen wird, diese Probleme aus der Welt zu räumen und die Umfahrung der Schweiz zu verhindern.

Schliesslich möchte ich noch dem Rat – weil es auch aktuell ist – ganz kurz mitteilen, was an der Sitzung des EG-Ministerrates vom 5. Juni 1989 in Luxemburg beschlossen worden ist, was entschieden wurde, und was vor allem nicht entschieden wurde. Das Mandat wurde nicht geändert, aber es wurde präzisiert in der Richtung, dass der Akzent auf den kombinierten Verkehr für den mittel- und langfristigen Transport gelegt werden soll. Was vielleicht auch positiv zu vermerken ist: Die Betonung des Umweltschutzes wurde ebenfalls in dieses Papier aufgenommen. Aber nach wie vor ist die Forderung auf dem Tisch: eine «contribution routière de la Suisse». Was heisst das? Ich nehme an, das ist weiterhin der 40-Tonnen-Korridor, den man von uns fordert. Diese Problematik ist nicht vom Tisch, sie ist nach wie vor da. Wir haben anzutreten und haben zu überzeugen.

Nach wie vor sind keine Vergeltungsmassnahmen im Mandat angedroht. Die Verhandlungen gehen weiter, und solange man verhandelt, sollte man nicht aufgeben und auch noch etwas Optimismus zeigen dürfen. Wir haben ja ganz bewusst vor diesen Verhandlungen die Grundsatzentscheide Neat getroffen. Wir haben den Unterhändlern der EG unsere Uebergangslösungen angeboten, und wir erwarten jetzt ein Signal von Brüssel, wie dieses grosse Angebot, das uns sehr viel Geld kosten würde, bewertet wird.

Es ist allerdings so, dass Herr Zimmermann, der neue deutsche Verkehrsminister, vor dieser Tagung eine Pressekonferenz durchgeführt hat und an dieser Pressekonferenz anscheinend doch etwas hart gegenüber der Schweiz aufgetreten ist. Das meine Bemerkungen zu Ihren Fragen. Ich danke Ihnen. Helfen Sie mit, die SBB zu unterstützen.

Präsident: Frau Diener hat das Wort für eine kurze persönliche Erklärung verlangt.

Frau Diener: Herr Ogi, eine kurze Antwort an Sie: Sie haben gesagt: Wir seien in der Schweiz keine Insel der Seligen. Das war der grünen Fraktion schon lange bekannt, lange vor der Neat-Diskussion. Ich glaube, dass wir Gefahr laufen, ein Planet der Unseligen zu werden, wenn wir nicht endlich bereit sind, uns über unsere Grenzen zu unterhalten, und ich denke ganz speziell an die Grenzen unserer Mobilität. Wenn wir uns dieser Diskussion nicht stellen, wird unser Raumschiff Erde ganz sicher zum Planet der Unseligen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes
Dagegen

97 Stimmen
2 Stimmen

Au den Ständerat – Au Conseil des Etats

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988

CFF. Gestion et comptes 1988

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	764-777
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 419

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.