

## Achte Sitzung – Huitième séance

Donnerstag, 6. Dezember 1990, Vormittag  
Jeudi 6 décembre 1990, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.066

### SBB. Voranschlag 1991 CFF. Budget 1991

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. Oktober 1990  
Message et projet d'arrêté du 24 octobre 1990

Voranschlag 1991 und Mittelfristplan 1992–1996 der SBB vom 22. August 1990  
Budget 1991 et plan à moyen terme 1992–1996 des CFF du 22 août 1990

Bezug bei der Generaldirektion SBB,  
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,  
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Beschluss des Ständerates vom 3. Dezember 1990  
Décision du Conseil des Etats du 3 décembre 1990

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

#### Antrag Scherrer

Rückweisung des SBB-Budgets 1991 an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein neues Budget zu erstellen, in welchem die Belastung des Bundes gegenüber dem Voranschlag 1990 um nicht mehr als 6 Prozent steigt.

#### Proposition Scherrer

Renvoyer le budget 1991 au Conseil fédéral qui invitera les CFF à élaborer un nouveau budget où les charges de la Confédération ne seront pas supérieures de plus de 6 pour cent à celles du budget précédent.

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Das Budget der SBB bereitet der Verkehrskommission Sorgen. Wenn wir die Kostenentwicklung der SBB seit 1987 anschauen, so ergeben sich jährlich Mehrkosten von 100 bis 200 Millionen Franken. Im vorliegenden Budget wächst die Bundesbelastung erneut um 147 Millionen Franken oder um 10,1 Prozent. Nach der allgemeinen Vorgabe von Bundesrat und Parlament dürften die Ausgaben nur um 6 Prozent steigen. Mit grossen Anstrengungen kann es zwar auch 1991 gelingen, Aufwand und Ertrag im Vergleich zum Voranschlag 1990 etwa im Gleichschritt wachsen zu lassen, aber die Probleme sind unübersehbar. Zwar steigen die Mehrerträge im Güter- und Personenverkehr auf 243 respektive 212 Millionen Franken an gegenüber dem durchschnittlichen Ergebnis 1990.

Gleichzeitig jedoch erhöhen sich der Personalaufwand um 203 Millionen Franken (das sind 6,8 Prozent) und der Zinsaufwand um 62 Millionen Franken (das sind 14,6 Prozent). Sie sehen es selbst: Insbesondere die hohen Kapitalkosten – Zinsen und Abschreibungen der SBB machen zwei Drittel jenes Betrages aus, den der Bund für die SBB jährlich leistet – belasten das SBB-Budget stark.

Betrachten wir den Mittelfristplan, der sich im Zeitraum 1992–1996 erstreckt, wächst die Zinsbelastung sogar auf 879 Millionen Franken pro Jahr. Das macht 1996 ungefähr 2,6 Millionen Franken pro Tag. Keine europäische Staatsbahn hat eine solche Zinslast zu tragen. Ich persönlich bin der Auffassung, dass hier im Zusammenhang mit dem neuen Leistungsauftrag der

SBB neue Wege gefunden werden müssen. Die sinkende Ertragskraft der SBB führt sodann wiederum zu einer höheren finanziellen Belastung des Bundes durch die SBB. Diese beläuft sich heute auf 1,799 Milliarden Franken und umfasst 1,11 Milliarden Franken für die von den SBB nicht gedeckten Infrastrukturaufwendungen und 650 Millionen Franken für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen gemäss Leistungsauftrag 1987 sowie weitere 39 Millionen Franken für Tarifierleichterungen gemäss besonderem Bundesbeschluss, im gesamten ungefähr 1,8 Milliarden Franken.

Angesichts dieser Sachlage hat der Bundesrat folgendes Entscheidungsdispositiv beschlossen: Die SBB dürfen mit ihrem eigenen Infrastrukturbeitrag nicht unter Null fallen. Der Infrastrukturbeitrag wird diesmal auf 45 Millionen Franken angesetzt; ich werde noch darauf zurückkommen. Der Bundesrat hat seit zwei Jahren einen Investitionsplafond festgelegt. Damit will er einerseits selber Einfluss auf die generelle Entwicklung nehmen, andererseits aber die SBB zu klarer Prioritätensetzung anhalten. Ausgenommen von diesem Plafond sind die «Bahn 2000», die kommerziellen Nutzungen und andere besonders bezeichnete Projekte.

Die Mehrheit der Verkehrskommission stimmt diesen Anstrengungen des Bundesrates zu und teilt insbesondere dessen Auffassung, dass die SBB noch vermehrt unternehmerische Verantwortung wahrnehmen sollen und müssen, was allerdings politischen Zündstoff enthält.

Zum Infrastrukturbeitrag. Gestützt auf Artikel 7 Absatz 2 des Leistungsauftrages 1987 legte der Bundesrat den Infrastrukturbeitrag der SBB erstmals für drei Jahre im voraus fest. Auf seinen Antrag genehmigten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag 1989 der SBB Infrastrukturbeiträge von jeweils 25 Millionen Franken jährlich für die Jahre 1989 bis 1991. Der Bundesrat betrachtete diese Vorausfestlegung immer als eine minimale, nicht zu unterschreitende Zielvorgabe an die SBB. Angesichts der starken Belastung des Bundeshaushaltes erachtet der Bundesrat nun eine Erhöhung dieses Beitrages um 20 Millionen Franken auf 45 Millionen Franken als angebracht und unerlässlich. Die SBB könnten nämlich mit einem Infrastrukturbeitrag von nur 25 Millionen Franken einen Ertragsüberschuss von 20 Millionen Franken ausweisen – Ausdruck der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit.

Die Mehrheit der Verkehrskommission hält die den SBB gesteckten Ziele für leistungsauftragskonform. Das heisst, die Erträge sollen stärker steigen als im Vorjahr, dies bei etwa gleich bleibenden Beförderungsmengen. Neben anderen unternehmerischen Massnahmen haben die SBB darum eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 12,7 Prozent beschlossen. Auch künftig wird es unumgänglich sein, dass die SBB neben Kosteneinsparungen weitere Tarifierhöhungen im Auge behalten. Allerdings ist dabei nicht zu vergessen, dass nicht alle Landesteile von den SBB gleich gut bedient werden. Der Taktfahrplan nützt vor allem der Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen, während sich einzelne Regionen mit einem Angebot zufriedengeben müssen, das seit Jahren nicht verbessert worden ist. Auch das Rollmaterial ist nicht auf allen Strecken gleich gut. Diesem Aspekt sollte deshalb bei der Tarifierhöhung durch die Differenzierung Rechnung getragen werden. Interessant in diesem Zusammenhang ist die Entwicklung des Kostendeckungsgrades ohne Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in den nächsten Jahren. Der Kostendeckungsgrad des regionalen Personenverkehrs ist 1991 auf 24 Prozent berechnet; er wird auf 23 Prozent im Jahre 1996 absinken. Dasselbe gilt für Cargo-Rail inklusive Grosscontainer. Wir haben dort einen Kostendeckungsgrad von 71 Prozent, der auf 68 Prozent absinken wird. Im Gegensatz dazu wird der Kostendeckungsgrad beim Huckepackverkehr von 46 Prozent auf 49 Prozent steigen, so dass letztlich der Gesamtverkehr einen Kostendeckungsgrad von 60 Prozent erreichen wird.

Mit andern Worten: Unsere Mobilität ist zu billig. Letztlich geht es aber um ein Optimum zwischen der Uebernahme eines weiteren Verkehrsanteils durch die SBB und einer noch tragbaren finanziellen Belastung.

Wie ich schon erwähnt habe, belasten einerseits insbeson-

dere der Personalaufwand und die verschiedenen Besoldungsmassnahmen die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB. Andererseits ist selbstredend die derzeitige Zinsentwicklung für die investitionsintensiven SBB besonders dramatisch. Die Kommission teilt die Ansicht des Bundesrates, dass die finanzielle Tragbarkeit der SBB dann grundsätzlich zu überdenken ist, wenn diese nicht mehr in der Lage wäre, wenigstens ihre Personalaufwendungen mit den Verkehrsträgern zu decken.

Noch einige Worte zur Abgeltung des gemeinwirtschaftlichen Bereiches: Diese Abgeltung ist eine Entschädigung für eine bestellte Leistung und somit Teil des Verkehrsertrags. Der Bund hat in diesem Bereich neben dem Infrastrukturbeitrag die grösste Einflussmöglichkeit. Der Bundesrat legt die Abgeltung gemäss Artikel 7 Absatz 1 des Leistungsauftrages jährlich im Voraus fest. Diese bemisst sich nach den ungedeckten Plankosten des Betriebs; beim Huckepackverkehr wird auch der geplante Infrastrukturkostenanteil gedeckt.

Im regionalen Personenverkehr setzt der Bundesrat diesbezüglich den SBB folgende Ziele:

1. Senkung des Angebots auf 49,3 Millionen Zugkilometer;
2. Reduktion der Abgeltung auf 600 Millionen Franken.

Hier wird auch Herr Ammann mit seinem Antrag einhaken. Zur Umsetzung dieser vorgegebenen Ziele des Bundesrates sind die SBB gezwungen, im Regionalverkehr Reorganisationsmassnahmen zu ergreifen und diesen zu optimieren; das gibt politische Opposition. Die Mehrheit der Verkehrskommission befürwortet diese Reorganisation. Es muss sich dabei aber klar um Verbesserungsmaßnahmen und nicht um Angebots- oder Qualitätsverminderungen handeln. Zudem ist festzuhalten, dass die ökologischen Auswirkungen berücksichtigt werden müssen. Vordringlich ist schliesslich auch die Information der Bevölkerung über Massnahmen in der betroffenen Region. Es geht darum, das Gespräch von seiten der SBB frühzeitig aufzunehmen und die Bevölkerung nicht einfach vor ein *Fait accompli* zu stellen.

Als ich am Montag in den Ratssaal kam, lag auf meinem Pult ein dickes Couvert. Darin steckte eine Petition von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Oberaargau, die sehr besorgt sind: Sie haben Angst davor, dass ihre Regionalstrecke Herzogenbuchsee-Solothurn stillgelegt wird. Sie haben innerhalb eines Monats 1811 Unterschriften gesammelt, die darauf hinzielen, dass man das Gespräch aufnimmt und ein Projekt erarbeitet. Sie wollen nicht einfach übergangen werden und am Schluss vor einer stillgelegten Bahn stehen. Ich glaube, das sollten sich die SBB hinter die Ohren schreiben. Sie sollten das Gespräch mit den betroffenen Regionen effektiv führen und gemeinsam mit ihnen akzeptable Lösungen suchen.

Im Rahmen der Budgetberatung beschloss sodann der Bundesrat, die Abgeltung beim Huckepackverkehr auf 50 Millionen Franken zu begrenzen. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur betonen, dass insbesondere auf eine vollständige und koordinierte Ausschöpfung der Kapazitäten auf allen Linien hingewirkt werden muss. Problematisch scheint hier, dass sich die SBB wegen der Umsetzung des Transitkorridors und im Hinblick auf die Anstrengungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs – als Ersatz zum 40-Tonnen-Korridor – gezwungen sehen, den ausländischen Bahnen Preiskonzessionen zu machen. Angesichts der hohen Belastung des Bundes durch die SBB reduzierte der Bundesrat schliesslich die Entschädigung für Tarifierleichterungen im Personenverkehr von 41 auf 22 Millionen Franken.

Noch ein Wort zum Mittelfristplan: Der Mittelfristplan ist ein Führungsinstrument der SBB, mit welchem, ausgehend von den bestehenden Strukturen und allfällig geplanten Massnahmen, die nähere Zukunft prognostiziert wird. Das jeweilige Ergebnis zeigt, ob sich für die Planung der nächsten Jahre wesentliche Führungsentscheide oder neue unternehmerische Ziele aufdrängen, und dient somit dem Bundesrat dazu, seine SBB-Politik zu überprüfen und neue, mittelfristige Schwerpunkte zu setzen.

Leider ist es so, dass sich die finanziellen Zukunftsaussichten – das habe ich schon erwähnt – nach einer leichten Erholung wieder verschlechtern. Nach der noch optimistischeren letztjährigen Planung korrigierten die SBB die Ergebnisse des

neuen Mittelfristplanes nach unten. Trotzdem können sie gemäss Planung auch in den Jahren 1992 bis 1996 einen Infrastrukturbeitrag von jeweils 25 Millionen Franken erarbeiten. Nicht zu verhindern sind allerdings die stets höher werdenden Bundesbelastungen. Diese sollen bereits 1994 die 2-Milliarden-Grenze überschreiten. Der Mehrheit der Kommission scheint darum im heutigen Zeitpunkt insbesondere die Intensivierung der Reorganisation im Regionalverkehr sowie die Preisoptimierung beim Huckepackverkehr von vorrangiger Bedeutung zu sein. Und schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass der Bundesrat 1988 beschlossen hatte, die ordentlichen Investitionsvorhaben der SBB zu plafonieren, und angesichts der grossen Investitionstätigkeit derzeit keine Veranlassung sieht, diesen Entscheid zu ändern, obwohl die SBB im Mittelfristplan ab 1994 höhere als die bewilligten Investitionsvolumen ausweisen.

Vergessen wir in diesem Zusammenhang auch die Grossprojekte nicht, die vor der Türe stehen und riesige Kosten verursachen werden. Ich möchte hier nicht näher darauf eingehen; aber wir haben alle von den bereits fast auf das Doppelte angestiegenen Kosten der «Bahn 2000» gehört, und beim Alpen-Transitverkehr sind die Kosten momentan noch gar nicht abzusehen.

Abschliessend möchte ich nochmals festhalten, dass uns das Budget der SBB für das Jahr 1991 Sorgen macht. Die Kommission hat aber mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat alles vorgekehrt hat, damit die SBB finanziell keine Fahrt ins Blaue antreten, sondern auf die Mittel und Möglichkeiten des Bundes abgestimmt bleiben. Dessen ungeachtet wird es aber nötig sein, die finanzielle Lage der SBB beim nächsten Leistungsauftrag von Grund auf zu überprüfen und dabei letztlich auch die Frage aufzuwerfen, wo die Grenzen unserer Mobilität sind.

In diesem Sinne beantragt Ihnen Ihre Verkehrskommission, dem Voranschlag der SBB für das Jahr 1991 zuzustimmen.

**M. Berger, rapporteur:** Si je voulais résumer très brièvement, comme entrée en matière, la présentation générale du budget des CFF, je dirais qu'il se présente de façon tout à fait positive mais qu'il y a lieu de poursuivre activement toutes les améliorations en cours, soit à la fois celles concernant la gestion de l'entreprise et celles relatives au mandat de services publics que nous attendons des CFF.

Le message concernant le budget pour 1991 se divise en quatre chapitres principaux: la présentation détaillée concernant le budget du compte des résultats de l'entreprise, le budget d'infrastructure et des indemnités, le budget du compte d'investissements et le plan à moyen terme des CFF pour les années 1992 à 1996.

Premièrement, le budget du compte d'entreprise se présente de la façon suivante: votre commission en a pris connaissance avec satisfaction car ce budget est équilibré. Il tient bien évidemment compte du mancat de prestations de 650 millions de francs, du montant de 39 millions d'indemnités tarifaires ainsi que de la contribution d'infrastructure. Par rapport au compte 1989, les produits augmentent de 11,5 pour cent, les charges, malheureusement, progressent plus fortement, soit de 16,4 pour cent. Relevons avec satisfaction que la contribution de l'entreprise à l'infrastructure progresse, elle, de 21,6 pour cent. Grâce à l'amélioration de ce dernier poste, le taux de couverture des charges net, sans le résultat ni la contribution d'infrastructure, couvre le 80,4 pour cent, soit un demi pour cent de moins par rapport au budget 1990. Cependant, si la commission salue ce budget de résultat d'entreprise, elle admet qu'il n'y a pas lieu de pavoiser. En effet, le budget d'entreprise 1991 présente une diminution de rendement du fait que les charges progressent plus fortement que les produits et que, évidemment, c'est la Caisse fédérale qui voit sa participation financière augmenter.

L'effort entrepris pour augmenter les produits est à relever, mais les postes de charge augmentent plus fortement. Citons par exemple le poste des intérêts qui, à lui seul, progresse de 41,7 pour cent par rapport au compte 1989. Si une amélioration certaine est prévue, des efforts importants restent à entreprendre à l'avenir pour atteindre l'équilibre souhaité. Notons

que les CFF n'envisagent pas seulement des économies mais également des augmentations tarifaires. Il peut en être autrement pour une saine gestion d'entreprise.

Deuxièmement, le budget d'infrastructure: compte tenu du mandat de prestations établi en 1987 et par l'arrêté de 1989, les contributions d'infrastructure des CFF s'élevaient à 25 millions de francs. Compte tenu de l'évolution de la productivité, ce montant est budgétisé à 45 millions, ce qui allège d'autant plus la Caisse fédérale. Ainsi, un budget d'infrastructure de 1,155 milliard de francs nous est présenté, auquel il faut retrancher les 45 millions de la part des CFF, ce qui nous donne une participation à l'infrastructure de la part de la Caisse fédérale de 1,110 milliard, montant qui figure à l'article premier de l'arrêté.

Troisièmement, le projet du compte d'investissement: ce budget est équilibré. Par rapport au compte 1989, les charges prévues augmentent de 634 millions de francs, soit de 38,9 pour cent. Ainsi, un montant de 2,207 milliards sera supporté par les CFF. Par rapport au compte 1989, c'est au chapitre des véhicules que l'augmentation est la plus forte, plus 59 pour cent, alors que 32 pour cent supplémentaires sont destinés aux immeubles et installations.

Quatrièmement, concernant le plan à moyen terme pour les années 1992 à 1996, votre commission a pris acte avec satisfaction des efforts qui seront entrepris pour améliorer la situation. Cependant, ce n'est pas sans préoccupation que vos commissaires constatent que la part de la Confédération à l'infrastructure ira en s'aggravant pour atteindre 1,5 milliard de francs en 1996. Des mesures pour améliorer la gestion de l'entreprise, notons en particulier les directives émises par le département sur l'aménagement du transport régional des voyageurs. L'objectif, relevons-le, est ambitieux car il s'agit tout à la fois d'améliorer le service des CFF et, simultanément, de réduire les coûts d'exploitation.

Votre commission approuve et soutient les mesures proposées qui vont dans la bonne direction. Cependant, des moyens devront être encore intensifiés de part et d'autre et il faudra trouver de nouvelles solutions pour améliorer la performance économique de l'entreprise. Relevons en passant que notre commission reconnaît l'effort déployé pour améliorer la situation. Elle s'adresse à tous ceux et à toutes celles qui, d'une manière ou d'une autre, ont fourni un effort engagé et tient à les en remercier.

Le Conseil fédéral ne cache pas sa préoccupation d'atteindre l'objectif souhaité, à savoir améliorer les prestations des CFF et, simultanément, faire en sorte que les produits couvrent les charges engagées. A moyen terme, il est nécessaire que les prestations de la Confédération aux CFF se stabilisent dans des limites acceptables. Votre commission souhaite avoir l'assurance qu'une certaine constance des taux de couverture des coûts nets soit envisagée. C'est pourquoi elle vous propose, par 14 voix contre 2, un postulat qui va dans ce sens.

Le budget 1991 prévoit donc une part globale de prestations de la Confédération de 1,799 milliard de francs. En 1996, cette participation pourrait atteindre les 2 milliards. Pour toutes ces raisons, votre commission suggère la plus grande rigueur dans la gestion de notre grande régie, afin d'assurer l'équilibre budgétaire nécessaire et une participation de la Confédération qui demeure dans des limites acceptables.

Au vote final, votre commission vous propose par 20 voix contre une d'accepter l'arrêté fédéral proposé, concernant le budget des Chemins de fer fédéraux.

**Scherrer:** Trotz aller Zielerklärungen des Bundesrates und dieses Parlamentes steigt die finanzielle Belastung des Bundes durch die SBB weiter an. Das Budgetziel für 1991 war, dass die zusätzliche Belastung des Bundes nicht mehr als 6 Prozent hätte steigen dürfen. Tatsächlich aber beträgt die Steigerung nun 10,1 Prozent. In diesem Rat ist jetzt genug davon geredet worden, dass die SBB ein Sorgenkind seien; jetzt muss endlich gehandelt werden. Mit meinem Antrag auf Rückweisung des SBB-Budgets werden zwar die Ziele der Autopartei, der Freiheitlichen, eine weit markantere Senkung der SBB-Defizite, noch nicht erreicht; aber wir müssen jetzt endlich den Anfang machen und die längst fällige Trendwende

einleiten. Die Belastung des Steuerzahlers durch die SBB hat die Schmerzgrenze schon lange überschritten. Besonders zu denken gibt mir, dass die Zunahme der Verkehrskilometer der S-Bahn Zürich angeblich zu einer Steigerung der Abgeltungen und damit zu einer Belastung des Bundes durch die SBB führt. Doch wenn eine S-Bahn-Linie in Zürich nicht mehr rentabel ist, muss ich mich fragen: Welche Linie ist es dann noch? Eine solche Strecke und ein solches System müssen doch einfach die Forderung nach Kostendeckung erfüllen. Und nebenbei bemerkt: Die S-Bahn in Zürich wird nicht die einzige bleiben, auch der Kanton Bern hegt ähnliche Absichten. Und da frage ich Sie, ich frage vor allem den Bundesrat: Wer soll das eines Tages noch bezahlen?

Beim Projekt «Bahn 2000» beträgt die Kostensteigerung schon heute mehr 55 Prozent, und es ist unschwer vorauszu sehen, dass sie bei Fertigstellung, wie wir vorausgesagt haben, zwischen 15 und 20 Milliarden Franken kosten wird. Auch die Neat wird Unsummen verschlingen: Bis jetzt ist lediglich ausgekommen, dass entgegen den ersten Aussagen des Bundesrates dieses Mammutprojekt nicht 10, sondern mindestens 17 Milliarden Franken kosten wird.

Weitere Ueberraschungen werden hier folgen. Und kommen Sie mir jetzt nicht mit dem Einwand, die Umwelt verdiene dieses Riesenfinanzloch, genannt SBB: Was da läuft, hat mit Umweltschutz überhaupt nichts mehr zu tun, wohl aber mit der Umverteilung über die Tarife des öffentlichen Verkehrs.

Frau Diener, wenn Sie sagen, der Verkehr sei zu billig, dann nehme ich an, dass Sie wie immer den öffentlichen Verkehr meinen; dank ihm können Sie ja mit einem Halbtaxabonnement halb gratis in der Weltgeschichte herumfahren, während der Privatverkehr seine Kosten selber decken muss.

Es ist jetzt wirklich an der Zeit, einmal in bezug auf die Finanzen und Kosten an die Zukunft zu denken. Die wirtschaftlichen Aussichten sind zurzeit nicht sehr positiv, und jedes Privatunternehmen muss sich auf Zeiten wirtschaftlicher Rezession vorbereiten. Aber beim öffentlichen Verkehr und besonders bei den SBB wird munter drauflos investiert, wie wenn es kein morgen und keine Krisen gäbe. Diese Politik wird sich eines Tages rächen; die Quittung wird uns und dem Volk präsentiert werden, das garantiere ich Ihnen.

Und, Herr Bundesrat, ich möchte Sie fragen, wie Sie die riesigen Defizite der SBB in Zeiten der wirtschaftlichen Rezession noch decken wollen. Wahrscheinlich – der Bundesrat hat es bereits mehrmals in Absichtserklärungen angetönt – mit einer noch weit massiveren fiskalischen Belastung des Privatverkehrs. Aber genau gegen dieses Ansinnen – wie Sie die Steuern auch nennen und wie Sie sie auch hinter dem angeblichen Umweltschutz verstecken – werden wir uns zur Wehr setzen: Wir lassen nicht zu, dass im öffentlichen Verkehr alle ungedeckten Kosten mit dem Blankocheck der gemeinwirtschaftlichen Leistungen abgegolten werden, während in der Treibstoffkasse des Bundes fast 3 Milliarden Franken schlummern, die der Strassenverkehr bezahlt hat und die notabene nicht einmal verzinst werden.

Die Marktwirtschaft verlangt, dass man sich am Markt orientiert. Und da sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: 82 Prozent des Personenverkehrs und 65 Prozent des Güterinlandverkehrs (ohne Transit) wickeln sich auf der Strasse ab. Und trotz aller Milliarden, die wir jetzt in die Kanäle des öffentlichen Verkehrs fliessen lassen, wird sich daran nicht das Geringste ändern. Vom Strassenverkehr verlangt man, wie ich schon gesagt habe, dass er seine Kosten deckt, aber beim öffentlichen Verkehr ist das Wort Marktwirtschaft schon lange aus dem Vokabular verschwunden. Aus rein opportunistisch-politischen Gründen wird am Irrglauben festgehalten, der öffentliche Verkehr könne einen grösseren Anteil am Gesamtverkehrsvolumen übernehmen. Die Praxis zeigt, dass die Ziele des Umsteigens klar nicht erreicht werden. Nehmen Sie endlich die Realitäten zur Kenntnis und verstopfen Sie diesem Fass ohne Boden, das Sie SBB und öffentlichen Verkehr nennen, den Abfluss. Genauso wie die Planwirtschaft im Osten ins Verderben geführt hat, wird sie auch beim öffentlichen Verkehr Schiffbruch erleiden.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung meines Rückweisungsantrages.

**M. Theubet:** Bien qu'équilibré, le budget des CFF pour 1991 inspire une certaine inquiétude et le plan à moyen terme qui l'accompagne n'est pas pour corriger cette impression. Le groupe démocrate-chrétien, au nom duquel je m'exprime, partage le souci du Conseil fédéral face à cette situation financière préoccupante. Nous n'avons malheureusement pas de recette ou de formule toute faite pour modifier le cours d'une telle évolution. Tout au plus pouvons-nous contribuer, avec vous tous, à trouver les solutions adéquates aux nombreux problèmes qui se posent et se poseront encore aux CFF.

Pour l'heure, nos remarques sont les suivantes. Nous estimons avec le Conseil fédéral que les contributions de la Confédération, qui atteignent 1,8 milliard, sont généreuses mais justifiées objectivement. Cet acquiescement ne signifie pas que nous sommes résignés devant la perspective de voir ces contributions franchir le cap des 2 milliards vers l'année 1994. Le Conseil fédéral doit continuer à faire une analyse critique des chiffres avancés par les CFF, tant du point de vue de l'ampleur des prestations que de celui de la charge financière.

Toutefois, nous émettons des réserves quant aux conséquences que pourraient avoir certaines mesures préconisées pour atteindre une plus grande efficacité, plus particulièrement celles résultant d'une restructuration du transport régional. Nous constatons à ce propos que le Conseil fédéral n'a pas accédé à toutes les demandes des CFF relatives à la réduction du trafic régional. Nous l'en félicitons et l'encourageons à persévérer dans cette attitude de refus, car il n'est pas de bonne politique que de transférer tout ou partie du trafic régional à la route, et ainsi à la charge des cantons et des communes.

Au contraire, les CFF doivent améliorer leur offre dans le trafic des voyageurs, en l'adaptant aux besoins des usagers. Dans cette optique, la fermeture des gares n'est pas une solution. En cas de nécessité, il vaut mieux, semble-t-il, transformer les stations peu fréquentées en haltes non desservies que supprimer l'arrêt des trains dans ces gares. Le budget 1991 prévoit d'ailleurs 50 millions supplémentaires au chapitre des transports régionaux de voyageurs. Ce n'est donc pas le moment de réduire l'offre des prestations en supprimant encore des arrêts dans les gares. Le public comprendrait mal cette diminution de service des CFF, alors que la charge imposée à la Confédération, elle, ne cesse de croître.

Nous avons pris connaissance avec intérêt des directives sur l'aménagement du transport régional des voyageurs, récemment établies par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. Celles-ci visent à ce que l'offre dudit transport corresponde aux impératifs du marché. Cette offre doit être fournie au meilleur coût, indépendamment de la forme de l'exploitation. Voilà qui est clair! La balle est maintenant dans le camp des cantons et des communes.

Il est indéniable que le volume des investissements de 2,2 milliards exige de grands efforts de la part des CFF et des entreprises concessionnaires, efforts accentués par la hausse des taux d'intérêt. Cette situation résulte essentiellement de décisions politiques que nous ne voulons pas remettre en cause. De toute manière, un désengagement de la Confédération n'est pas possible, eu égard notamment au projet de RAIL 2000. Le plafonnement des investissements ordinaires, décidé l'année dernière, est une bonne chose, la priorité devant bien entendu être accordée aux travaux visant à améliorer la sécurité. La fixation de la contribution des CFF pour l'infrastructure à 45 millions est justifiée, du fait de la surcharge des finances fédérales liées au développement de cette infrastructure. Nous nous opposerons donc à la proposition de M. Ammann de la ramener à 35 millions.

En outre, il est souhaitable que les différends découlant d'avis divergents sur l'ampleur de la contribution d'infrastructure et sur celle de l'indemnité soient éliminés dans le prochain plan à moyen terme. Nous approuvons le Conseil fédéral lorsqu'il recommande d'intensifier l'application des mesures destinées à améliorer les résultats et de chercher encore de nouvelles solutions. Cependant, nous sommes un peu plus nuancés quand il s'agit d'envisager de nouvelles mesures tarifaires, en ce sens qu'il nous apparaît souhaitable que les prix soient mieux différenciés en fonction des catégories de prestations ou de clients. On ne saurait ignorer, par exemple, que beau-

coup de pendulaires, d'écoliers, d'apprentis, sont obligés d'utiliser les CFF. Des hausses de tarifs trop rapprochées peuvent être de nature à dissuader d'anciens ou de futurs utilisateurs.

Par ailleurs, la dégradation lente mais sûre du taux de couverture des coûts nets nous préoccupe au plus haut point. Nous approuverons donc le postulat de la commission visant à ce que le prochain plan à moyen terme présente un taux de couverture constant. Pour le surplus, nous attendons l'établissement du prochain mandat de prestations qui devrait permettre de revoir de fond en comble la situation financière des CFF, sans nourrir toutefois d'espairs démesurés à ce sujet.

Enfin, nous sommes sollicités que les collaborateurs des CFF seront fortement sollicités en 1991, mais nous savons aussi que la régie disposera de moyens suffisants pour honorer ses engagements et accomplir le surplus de tâches qui lui est demandé. C'est pourquoi le groupe démocrate-chrétien acceptera le budget des CFF pour 1991.

**Ammann:** Die Zahlen des SBB-Voranschlages für das Jahr 1991 zeigen es unmissverständlich: Die Lage ist ernst. Die Vorarbeiten am Budget waren geprägt durch einen schier verzweifelten Kampf gegen eine weitere Verschlechterung der Ertragslage der SBB. Schuld an dieser Entwicklung sind vor allem die stark steigenden Infrastrukturausgaben sowie die Verhältnisse auf dem Finanz- und Arbeitsmarkt. Das Budget weist gegenüber 1990 einerseits Mehreinnahmen von 212 Millionen Franken für Güter- und Personenverkehr, andererseits Mehrausgaben von 203 Millionen Franken für das Personal und von 62 Millionen Franken für die Zinsen auf. Die Teuerung wurde mit 4,5 Prozent leider viel zu optimistisch und die vorzeitige Inkraftsetzung der dringend nötigen Besoldungsrunde per 1. Juli 1991 überhaupt nicht berücksichtigt. Das bringt zusätzliche Ungewissheiten im Ausmass von rund 100 Millionen Franken mit sich.

Fazit: Der Leistungsauftrag 1987, längstens gültig bis Ende 1994, stösst immer deutlicher an seine Grenzen. Aus dem Mittelfristplan 1992-1996 geht sodann hervor, dass die SBB in bezug auf die Finanzierung ihrer Zukunftsaufgaben in eine Falle laufen. Ein neuer Leistungsauftrag sollte die SBB namentlich von ihrem Schuldenberg entlasten. Andernfalls droht nach den Worten eines SBB-Vertreters in der Kommission die Redimensionierung des Unternehmens auf den Rumpfbetrieb der sogenannten rentablen Hauptlinien. Der kollektive und berechtigte Aufschrei der Entrüstung aus allen Landesteilen wäre dabei vorprogrammiert und auch von einem wendigen Verkehrsminister politisch nur schwerlich zu überleben. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich.

Ist der Bundesrat angesichts der unvorhersehbaren Entwicklung bei den Investitionskosten, der Zinsenlast, der Teuerung sowie auf dem Arbeitsmarkt bereit, eine vorzeitige Revision und Anpassung des geltenden Leistungsauftrages zu prüfen und den eidgenössischen Räten entsprechend Antrag zu stellen?

Wenn wir uns wieder der Gegenwart zuwenden, so ist nicht zu übersehen, dass die soeben skizzierte düstere Entwicklung bereits heute ihre Schatten vorauswirft. Die SBB schmachten im Würgegriff der Sparpolitiker und des Bundesrates, die ihrerseits wiederum die Einhaltung der aktuell geltenden, jedoch längst überholten Zielvorgaben reklamieren. Besonders fragwürdig, ja geradezu willkürlich, erscheint in diesem Zusammenhang die nachträgliche Heraufsetzung des Infrastrukturbeitrages von 25 auf 45 Millionen Franken, verbunden mit der Reduktion der für den regionalen Personenverkehr nötigen Abgeltung von 623 auf 600 Millionen Franken. Der Bundesrat begründet dies mit dem Willen, das Massnahmenpaket 1990-1994 beschleunigt umsetzen zu lassen. Das wird die SBB - wie mir verschiedentlich bestätigt wurde - zu Restrukturierungsmassnahmen zwingen, die weit über die bisher geplante blosser Optimierung des Regionalverkehrs hinausgehen könnten. Das hat nicht nur unbegleitete Züge und zahlreiche weitere nichtbesetzte Stationen zur Folge, sondern auch die Umstellung des Regionalverkehrs auf verschiedenen Linien auf sogenannten Bahnersatz-Busbetrieb.

«Bahn 2000» aber nur noch auf Haupt- und Schnellzuglinien – das wäre, gemessen an den seinerzeitigen Versprechen vor der Volksabstimmung, doch wahrhaftig ein Volksbetrug. Angesichts der möglichen Tragweite solcher Massnahmen unterbreite ich Ihnen im Nachgang zu den Kommissionsberatungen heute einen entsprechenden Antrag.

Auch bitten wir Sie, Herr Bundesrat, um eine Bestätigung Ihrer diesbezüglichen Aussage in der Fragestunde vom 1. Oktober, wonach vom Dienstleistungsabbau bis auf weiteres nur jene Stationen betroffen sind, die im Konzept «Bedienung in der Fläche» aufgeführt sind, und nur jene Linien, deren Umstellung von Bahn auf Bus im Massnahmenkonzept genannt wurde.

Schliesslich möchte ich betonen, dass wir eine blinde Strukturpolitik für genauso verfehlt halten wie den naiven Nachvollzug ausländischer Gesundheitsreformmodelle für den schienengebundenen Regionalverkehr. Es gilt in jedem Falle, im frühzeitigen Gespräch mit den Betroffenen – den Kantonen, Gemeinden, Kunden und Mitarbeitern – nach optimalen Lösungen zu suchen. Dazu gehört nicht zuletzt auch die Wahrung einer angemessenen Kontinuität bei Tarifgestaltung und Angebot. Ein Teuerungsausgleich bei den Tarifen sollte unseres Erachtens auch bei den SBB angestrebt werden, darüber hinaus auch gewisse strukturelle Massnahmen. Ich denke da vor allem an eine Differenzierung im Distanzbereich sowie im Klassenbereich. Wesentlich ist für uns jedoch im Grundsatz die Fortführung der bestehenden Tarifverbilligungen.

Wichtig erscheint uns sodann auch der Einbezug übergeordneter Grundsätze, beispielsweise der Raumplanung, der Regionalpolitik, der Luftreinhaltepolitik und der Erkenntnisse der Klimaforschung. Ich erinnere Sie an die CO<sub>2</sub>-Problematik. Der Grundthese, dass der Verkehr generell zu billig und deshalb stärker zu belasten sei, können wir aber nur dann zustimmen, wenn sie nicht als Rechtfertigung für einseitige Tarifmassnahmen beim öffentlichen Verkehr missbraucht wird. Tarifierhöhungen müssen im Gleichschritt erfolgen, damit keine Umlagerung von Güter- und Personenverkehr zurück auf die Strasse eintritt. Zentral ist für uns dabei der Einbezug der sozialen Kosten des Strassenverkehrs.

Hier muss ich kurz Herrn Scherrer von der Autopartei antworten, der den öffentlichen Verkehr als Fass ohne Boden bezeichnet hat. Herr Scherrer, wenn Sie von einem Fass ohne Boden sprechen, dann erinnert mich das viel eher an den Nationalstrassenbau, der, wenn wir ihn bis zum bitteren Ende fortführen, wahrscheinlich auch seine 40 bis 50 Milliarden Franken kosten wird – für lediglich 1800 Kilometer. Ich denke sodann an die sozialen Kosten des Strassenverkehrs, die in die Milliarden gehen, an den riesigen Polizeiapparat, der für diesen Verkehr aus Steuergeldern zur Verfügung gestellt werden muss, und an die jährlich 1000 Strassenverkehrstoten und die vielen Verletzten, für die wir alle solidarisch aufkommen.

Es gilt, nach dem heutigen Marschhalt in der Budgetdebatte die Gratwanderung fortzusetzen und den richtigen Einstieg in die vor uns liegenden schwierigen Felspartien zu finden. Da ist es gut, auf die erprobte Bergtätigkeit des Departementsvorstehers zählen zu können. Es gilt, die Seile und Haken zu ordnen, die Reihen zu schliessen und – der Bergführer voraus, die Seilschaft hintennach – Schritt für Schritt dem Ziel von «Bahn 2000» und Alpenstrassen, nämlich einer umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrszukunft, entgegenzugehen. Umkehren wäre mutlos und töricht. Bei Eskapaden ohne Seil droht im Wahljahr der verkehrspolitische Absturz. Wir haben die Chance, den Berg zu bezwingen, die SBB ins neue Jahrtausend, in eine bessere Zukunft zu führen. Aber es geht, wie in den Bergen, nicht ohne Durchhaltewillen, Disziplin, Augenmass und Ausdauer.

In diesem Sinne stimmt die SP-Fraktion dem vorliegenden Budget, wenn auch mit recht kritischen Anmerkungen, zu. Hingegen empfehlen wir Ihnen, das Postulat der Kommission sowie den Rückweisungsantrag Scherrer als zu rigorose Sparvorgaben abzulehnen.

**M. Béguelin:** Le groupe socialiste vous propose donc d'accepter le budget 1991 des CFF. A part les réserves touchant

entre autres le trafic régional et développées maintenant par M. Ammann, quelques remarques sont nécessaires.

A peu près tous ici dans cette salle, nous voulons que la situation financière des CFF s'améliore. Eh bien, elle ne va pas s'améliorer, au contraire même. A court et moyen terme, elle ne peut que se détériorer et il faut oser le dire clairement, malgré tous les arguments émotionnels qui voudraient que nous entretenions quelques illusions.

Pourquoi la situation des CFF ne peut-elle pas s'améliorer à court et moyen terme?

Premièrement, le réseau est saturé sur les axes principaux les plus rentables, Zurich–Berne, Bâle–Zurich, Bâle–Chiasso. Dans ce secteur il n'y aura pas d'amélioration avant cinq à dix ans.

Deuxièmement, tous les jours les CFF refusent du trafic marchandises, en particulier en transit, parce qu'ils manquent de mécaniciens, de locomotives et de tracés disponibles. Dans ce secteur, des améliorations se feront sentir dès 1993/1994, mais pas avant.

Troisièmement, en Allemagne la situation du chemin de fer est difficile. Il y a de gros problèmes de capacité Nord-Sud, donc d'accès vers la Suisse et les solutions risquent de se faire attendre longtemps, l'Allemagne donnant maintenant la priorité au trafic Est-Ouest.

Quatrièmement, sur le réseau saturé des CFF, les gros travaux, RAIL 2000 et couloirs de transit, vont commencer progressivement dès l'année prochaine. Donc pendant cinq à six ans au moins le réseau actuel sera perturbé par un volume de travaux qu'il n'a jamais connu, alors qu'il affronte en même temps un trafic maximum. Ainsi les performances globales à court terme ne peuvent pas être améliorées.

Cinquièmement, la marge de manoeuvre sur le plan des tarifs est très faible. Si les tarifs des chemins de fer augmentent plus vite que l'inflation, tout de suite le trafic routier augmente et charge nos routes et autoroutes. Ce n'est pas ce que nous voulons, ni ce que veulent les automobilistes.

Dans ces conditions, le budget 1991 des CFF est un budget extrêmement optimiste, qui n'a aucune chance d'être respecté. Il faut oser le dire. Il faut dire aussi que l'amélioration des comptes des CFF ne pourra objectivement pas intervenir avant cinq ou six ans au mieux. C'est un fait incontournable. Le chemin de fer exige le long terme et la continuité. C'est pourquoi les propositions de MM. Friderici et Scherrer voulant imposer aux CFF des limites artificielles au niveau des budgets annuels sont illusoire. Il faut donc les rejeter. En revanche, le nouveau mandat de prestations sera l'instrument politique qui permettra de maîtriser à long terme la nouvelle évolution en cours.

Une dernière remarque. Les CFF font de gros efforts pour améliorer le confort du matériel roulant. De très importantes commandes ont été passées, portant sur près de 2 milliards pour les CFF et les compagnies privées. La presse économique relève l'euphorie qui règne chez les fabricants de matériel roulant. Je cite une phrase: «Les carnets de commandes magnifiquement pleins créent un milieu qui permet de se concentrer sur le principal». Le principal, en l'occurrence, c'est la place de notre industrie ferroviaire sur le marché européen et là, nos fabricants, grâce aux commandes massives des CFF et des compagnies privées, occupent une excellente position de départ. Il faut que le Parlement soit bien conscient de cette heureuse réalité et surtout qu'il s'en souvienne quand il évoque les budgets des chemins de fer.

**Meier-Glatfelden:** Kürzlich war ein Jugendfreund aus den USA bei mir zu Gast. Er war zwanzig Jahre nicht mehr in der Schweiz gewesen. Er erzählte von den Zuständen in den USA, erzählte, wie das Geld dort alles regiere, von mafiaähnlichen Zuständen. Er sprach davon, wie die Demokratie gefährdet sei und wie der Mittelstand verschwinde. Er freute sich auf die geordneten, sauberen und ehrlichen Zustände in der Schweiz. Er musste dann allerdings einiges dazulernen. Eines aber bewunderte und rühmte er uneingeschränkt: unser Bahnsystem. So ganz einfach auf den Bahnhof gehen, und der Zug kommt: Er fand die SBB eine ganz tolle Sache. Ich muss ihm beistimmen. Mein Wunsch ist, dass alle Regionen, Basel, Bern, Lau-

sanne und Genf, möglichst bald auch über eine S-Bahn verfügen. Wir Schweizer aber, viele von uns, meckern wegen ein paar Verspätungen, wegen ein paar Unzulänglichkeiten. Ich möchte an dieser Stelle allen SBB-Leuten, vom Lokführer bis zur Zugsbegleiterin, von den Bautrupps bis zum Stationsvorstand, für ihren Einsatz herzlich danken. Nur dank ihrem Einsatz können auf einer Infrastruktur, die kaum verändert worden ist, die SBB heute doppelt so viele Reisende und viermal so viele Gütertonnen transportieren wie vor fünfzig Jahren. Es geht heute darum, das über hundert Jahre alte SBB-Netz gründlich aufzurüsten, im Kern zu stärken, für die Zukunft zu rüsten. Das kostet Geld, viel Geld, es ist aber gut angelegtes Geld. Am 22. August 1990 fasste der Bundesrat den Beschluss, die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen um rund 70 Millionen Franken und die Infrastrukturleistungen des Bundes um 10 Millionen Franken zu kürzen. Der Verwaltungsrat der SBB reagierte und schreibt im Bericht: «Die Einhaltung dieser zusätzlichen Auflagen bedeutet, dass die im geltenden Leistungsauftrag definierten Vorgaben für den Regionalverkehr nicht mehr vollumfänglich eingehalten werden können. Allenfalls muss auch das Angebot des aus politischen Gründen bisher stark geförderten Huckepackverkehrs redimensioniert werden.»

Auf die Kürzung der Infrastrukturleistungen von 10 Millionen Franken bei einer vorgesehenen Infrastrukturleistung von über 1100 Millionen Franken reagieren die SBB wie folgt: «Die Kürzung der Infrastrukturleistungen beeinflusst die Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit) und nagt auf längere Sicht an der Substanz der Anlagen.» Das kann ich nicht verstehen. Wegen einer Kürzung von nicht einmal 1 Promille sollen die SBB nicht mehr pünktlich sein und soll die Substanz der Anlagen leiden. Das ist nicht akzeptabel. Herr Bundesrat Ogi, die «Bahn 2000» wurde dem Schweizer Volk unter anderem mit dem Angebot, den Regionalverkehr zu fördern, schmackhaft gemacht. Jetzt aber will man hier die Schraube ansetzen. Man spricht von einer Optimierung des regionalen Personenverkehrs. Man könnte kurz auch Reduzierung sagen statt Optimierung. Das geht nicht. Sie haben es z. B. im Kanton Uri gesehen. Die Bevölkerung will das nicht. In einem gehen wir aber mit dem Bundesrat einig: Wenn wir diesen Regionalverkehr wirklich anbieten wollen, müssen wir auch bereit sein, die finanziellen Konsequenzen zu tragen und das Geld bereitzustellen.

Uns allen, Bundesrat, SBB-Verwaltungsrat und dem Parlament, macht die Entwicklung der SBB-Finanzlage grosse Sorgen. Ich gehe mit Herrn Scherrer von der Autopartei einig: Es muss gehandelt werden. Nur wollen wir die Gesundung der SBB-Finanzlage etwas anders anpacken. Ganz besonders aufgefallen ist mir die Entwicklung der Zinsen: 1989 waren es 336 Millionen Franken, 1996 sollen es 879 Millionen Franken sein; das macht ungefähr 2,5 Millionen Franken pro Tag – da muss man einige Billets verkaufen. Mich dünkt, die SBB seien wie ein Entwicklungsland, sie befänden sich im Würgegriff und ersticken unter der Zinslast. So können sie nie auf einen grünen Zweig kommen. Wir brauchen einen neuen Leistungsauftrag. Meiner Meinung nach müsste mit diesem Leistungsauftrag eine Entschuldungsaktion einhergehen. Könnte man nicht neue Betriebsstrecken und die Modernisierung der SBB-Anlagen auf Null abgeschrieben den SBB übergeben, bezahlt durch Treibstoffzölle und andere Bundesmittel? Die SBB hätten dann den Auftrag, mit dem erwirtschafteten Ertrag den Unterhalt der Anlagen und die Personalkosten abzudecken.

Noch ein Wort zu den Grossprojekten: In der Botschaft steht, man wolle den Transitkorridor Schiene/Strasse bauen – das ist sicher unbedingt nötig –, man hätte die «Bahn 2000» zu bauen – sie ist vom Volk beschlossen, sie soll gebaut werden. Dann haben wir letzthin in einer Motion die Fertigstellung des Autobahnnetzes bis ins Jahr 2000 beschlossen. Man spricht von der Neat. Mich dünkt diese Grossbaustelle Schweiz wie ein Ameisenhaufen. Das macht vielen Mitbürgerinnen und Mitbürgern Angst. Wir tun so, als ob wir in den nächsten Jahren alles noch bauen müssten. Ueber den Alpen transit werden wir ja noch sprechen, und das Volk wird dann darüber entscheiden. Die grüne Fraktion stimmt dem Beschlussentwurf über das Budget der SBB 1991 einstimmig zu. Den Rückweisungsantrag Scherrer lehnen wir ab.

**M. Friderici:** Notre Parlement est-il une simple Chambre d'enregistrement? En lisant le message du Conseil fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1991, le commun des mortels se trouve confronté à plusieurs questions qui resteront probablement sans réponse.

La première de ces questions et certainement la plus importante est celle-ci: le message du Conseil fédéral est-il un acte de gouvernement ou un constat d'impuissance? En effet, tout au long du message, le Conseil fédéral admet que la situation des Chemins de fer fédéraux n'est certes pas réjouissante mais qu'il faut l'accepter comme telle. Nous ne citerons, pour l'exemple, que quelques phrases pêchées au hasard d'une nouvelle lecture. En page 2: «En 1991 également, la Confédération verra augmenter la charge financière qu'elle supporte en raison des CFF. Ceux-ci mettront cependant tout en oeuvre pour que le taux de couverture escompté de leurs charges soit maintenu au niveau de l'année précédente». Ce n'est pas ce que semble dire M. Michel Béguelin qui, lui-même, reconnaît que le budget des chemins de fer est assez optimiste. En page 8: «La situation financière ne semble toutefois pas s'améliorer à court terme. Nous avons exigé que les CFF entreprennent des efforts supplémentaires dans divers domaines. Il sera malgré tout nécessaire de revoir leur situation financière de fond en comble lors de l'établissement du prochain mandat de prestations». Pour terminer et je crois que cette remarque est significative, en page 20, le Conseil fédéral dit: «Avec le train de mesures, les CFF ont l'intention de revoir leurs normes d'investissements. Nos attentes en la matière sont restées vaines». C'est reconnaître ici ce constat d'impuissance du Conseil fédéral vis-à-vis de cet Etat dans l'Etat que sont les Chemins de fer fédéraux.

Nous ne pouvons que vous inviter, Monsieur le Conseiller fédéral, lors du prochain mandat de prestations des CFF, à présenter un texte moins caouchouc, avec lequel on ne peut faire tout et le contraire, et permettant de diriger la politique financière de notre grande régie. Nous n'inventons rien. Ces phrases sont celles mêmes qu'a écrites le Conseil fédéral dans son message, qui affirme pourtant sa responsabilité en page 9 en soulignant que le mandat de prestations 1987 lui attribue d'importantes fonctions de direction vis-à-vis des CFF.

Le groupe libéral a déjà eu l'occasion d'affirmer à cette tribune l'illogisme qui consiste à traiter différemment deux des trois régies fédérales. En effet, si les PTT sont soumis au contrôle de la Commission des finances et de la Commission de gestion, il est anormal, à notre sens, que la Régie des alcools dépende de la Commission de la santé publique et de l'environnement et les CFF de la Commission des transports et du trafic. Comment s'étonner dès lors que le Parlement ne se sente pas concerné par la gestion des CFF, si le Conseil fédéral lui-même reconnaît son impuissance à faire respecter son autorité?

Sans vouloir jouer sur les mots, nous tenons à soulever une curiosité du mandat de prestations 1987 des CFF, qui prévoit à son article 7, alinéa 2, que le Conseil fédéral fixe pour trois ans par avance le montant de la participation des CFF à la couverture des coûts d'infrastructure, ces montants étant soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale. Or, le Parlement ne peut, à l'article 6, premier alinéa, du même mandat, que prendre acte de la planification à long terme des finances et des investissements. Comment déterminer dès lors les responsabilités respectives des différents intervenants? Le Conseil fédéral se retranchera derrière l'approbation des Chambres, les députés affirmant haut et fort qu'ils n'ont pu influencer sur le budget, la Direction générale et le Conseil d'administration des CFF se bornant à appliquer un mandat qui, encore une fois, leur permet tout et le contraire.

La situation des CFF est alarmante. La Confédération supportera en 1991 une charge financière de 1,799 milliard de francs, sans compter la rémunération des 3 milliards de capital de dotation à 4 pour cent comme prévu dans la loi sur les Chemins de fer fédéraux, ce qui porte la charge totale à 1,919 milliard de francs. La barre psychologique des 2 milliards fixée par le Conseil fédéral n'est plus très loin. Celle-ci pourrait même être atteinte dans le courant du prochain exercice, compte tenu de la modification du statut des fonctionnaires décidée pour le

1er juillet prochain et l'affaiblissement de la conjoncture économique qui se dessine à l'horizon.

En conclusion et en désespoir de cause, le groupe libéral vous invite à appliquer les textes législatifs en vigueur qui vous contraignent pratiquement à accepter sans modification le budget tel que présenté et à prendre acte du plan à moyen terme pour les années 1992 à 1996. Contrairement à ce qu'a dit M. Michel Béguelin, je n'ai fait aucune proposition ni présenté aucun postulat. Il y a un postulat de la commission et le groupe libéral vous propose de l'accepter. Pour les années 1993 à 1997, ce postulat demande que le degré de couverture soit constant. Mon groupe vous demande également d'adopter la motion du Conseil des Etats concernant l'influence du Parlement sur les investissements des CFF, qui sera traitée après le budget que nous discutons maintenant.

**Weber-Schwyz:** Die FDP-Fraktion beantragt Ihnen Eintreten und Zustimmung zum SBB-Voranschlag 1991. Wir tun das zwar mit grossen Bedenken. Mit Sorge betrachten wir die vom Bundesrat dargestellte mittelfristige Entwicklung der Finanzrechnung unserer Staatsbahn. Ich will auf eine Auflistung der in der Botschaft übersichtlich dargestellten Kennziffern verzichten und beschränke mich auf die Hervorhebung weniger Eckdaten und Bemerkungen.

Erfreulich sind besonders die kontinuierlich zunehmenden Verkehrserträge im Personen- und Güterverkehr, beispielsweise im vergangenen Jahr von etwa 7,5 Prozent. Erfreulicherweise haben auch die Nebenerträge zugenommen. Ich möchte die Bewältigung der steigenden Frequenzen im Personenverkehr und die immer höheren Tonnagen im Gütertransport hervorheben, vor allem, da diese Leistung bei gleichbleibendem Personalbestand von gut 38 000 Mitarbeitern erbracht wurde.

Besorgnis erweckt hingegen die galoppierende Zunahme der Bundesbeiträge, die von 950 Millionen Franken im Jahre 1987 auf rund 1800 Millionen Franken pro 1991 ansteigen werden, was einer Steigerung von rund 89 Prozent innert 4 Jahren entspricht. Diese Summe ist zusammengesetzt aus etwa zwei Dritteln Kapitalkosten und einem Drittel gemeinwirtschaftlichen Abgeltungen. Dabei ist noch anzumerken, dass für 1991 mit einem Teuerungssatz von nur 4,6 Prozent gerechnet wurde.

Besorgnis erweckt bei uns der stets sinkende Kostendeckungsgrad sowohl beim Personen- wie auch beim Güterverkehr. Es gilt, Schlüsse zu ziehen. Das heisst, es sind alle organisatorischen Massnahmen zu ergreifen, um die Ertragskraft der SBB zu stärken. Tarifmassnahmen sind ohne Verzug zu treffen, besonders wo sie der Markt zulässt, und im besonderen ist die Teuerung laufend und konsequent zu überwälzen. Die Reorganisation im regionalen Personenverkehr muss erhöhte Priorität haben, wobei die Qualität des Leistungsangebotes aber beizubehalten ist. Nachdem der Schienenkilometer die fünffachen Kosten des Buskilometers ausmacht, ist der Entscheid fast unausweichlich. Selbstverständlich hat eine Koordination mit den regionalen Transportketten stattzufinden, und die Umstellungen haben wohlüberlegt und nicht überstürzt stattzufinden. Das Beispiel Uri ist hierzu ein schlechtes Beispiel.

Es geht auch künftig vermehrt darum, an mittel- und langfristige Massnahmen zu denken. Für die FDP-Fraktion ist es bei allen Feststellungen und Empfehlungen klar, dass über den Jahresvoranschlag keine wesentlichen Kurskorrekturen möglich sind. Aus diesem Grunde lehnen wir auch den Antrag Scherrer ab. Verschiedenste Entwicklungen sind schon früher eingeleitet worden, zum Teil auch gegen die Meinung der Unternehmensführung. Einzelne Tarifvergünstigungen waren politische Aktionen des Parlamentes, beispielsweise unter dem sonderbaren Vorzeichen «Waldsterben». Diese Massnahmen wirkten wie einst die Konjunkturförderungsmaßnahmen des Bundes; sie kamen zu spät und erst noch im falschen Moment. Immerhin haben die Massnahmen einige Umlageeffekte erzielt und waren eine vorzügliche Werbung für die Renaissance der Bahn. Jetzt ist es aber an der Zeit, Superaktionen wieder zu kostendeckenden Preisen zurückzuführen. Darum ist der Entscheid des Bundesrates richtig, den Bei-

trag des Bundes an die Tarifverbilligungen von 41 auf 22 Millionen Franken zu reduzieren, was durch ein entsprechendes Gutachten bestätigt und untermauert wurde.

Anders zeigt sich die Lage beim Güterverkehr. Einerseits können sich die Investitionen für den Gütertransport, im besonderen für den Huckepackverkehr, noch nicht voll auswirken. Und das Vorhaben «Bahn 2000» wird durch Tausende von Einsparungen verzögert. Andererseits bringt man bestimmte Güter nur dann auf die Schiene, wenn die Tarife konkurrenzfähig sind. Diesen Wettbewerb gewinnt man nur, wenn die betriebliche Rationalisierung und vor allem die Beförderungszeiten optimal sind. Darum sind langfristige Vorinvestitionen unumgänglich. Sie sind aber schon kostenwirksam, bevor die entsprechenden Erträge anfallen können.

Dass die Gütertransportmenge aber auch von der weltweiten und europäischen Konjunktur abhängig ist, zeigt der Anstieg des Transportvolumens von 18 Millionen Tonnen im Jahre 1986 auf 75 Millionen Tonnen im laufenden Jahr. Es ist daher nicht verwunderlich, dass man im laufenden Jahr bereits bei Kapazitätsengpässen angelangt ist, besonders auf der Gotthardstrecke. Mit der Beseitigung der Engpässe in Basel, Domodossola und auf der Lötschbergstrecke dürften wesentliche Leistungssteigerungen zu erwarten sein. Nachher sollte dann auch die Idealverteilung der Gütermengen auf die beiden Achsen erreicht werden, nämlich zwei Drittel durch den Gotthard, ein Drittel durch den Lötschberg.

Wir möchten aber auch Wünsche an den Bundesrat und an uns, also das Parlament, anbringen. Obschon die unternehmerische Führung dem Verwaltungsrat und der Generaldirektion der SBB übertragen sind, ist die politische Führung nicht von der Verantwortung entbunden. Wir meinen, dass Bundesrat und Parlament im Bereiche des Regionalverkehrs und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen erhöhen und dringenden Handlungsbedarf haben, ja sogar eine Handlungspflicht hätten. Regionalverkehr, Verkehrsverbünde und gemeinwirtschaftliche Leistungen haben auch raumplanerische Vorteile. Es darf darum nicht Schule machen, dass alle Bestellungen von Sonderwünschen aus dem Füllhorn gemeinwirtschaftlicher Abgeltungen zu 100 Prozent finanziert werden. So hat auch die S-Bahn Zürich für die nächsten vier Jahre eine Defizitdeckung aus diesem Füllhorn versprochen erhalten.

Ursprünglich stand hinter den Massnahmen der gemeinwirtschaftlichen Abgeltung die Versorgung abgelegener Regionen; vor allem stand die Absicht der Besitzstandswahrung dahinter. Komfortansprüche und Sonderleistungen müssen deshalb in einem künftigen neuen Leistungsauftrag mit einer Kostenbeteiligung der Besteller-Kantone und der Besteller-Gemeinden vorgesehen werden.

Ich habe Dankesworte abzustatten an das gesamte Personal unserer Bundesbahnen, vor allem für Leistungen, die unter erschwerten Bedingungen erbracht wurden. Wir zollen auch allen leitenden Organen der SBB und des Departements Anerkennung für die eingeleiteten und zukunftsgerichteten Massnahmen. Dem Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Bundesrat Ogi, sprechen wir unsere Anerkennung aus für sein mutiges Eintreten für den zukunfts-trächtigen Eisenbahnkorridor Schweiz im Zentrum von Europa.

**Zwygart:** Die LdU/EVP-Fraktion hat auch nicht eitel Freude über den SBB-Voranschlag und ebenso wenig über die aufgezeigten Tendenzen im Mittelfristplan. Aber stellen wir das Ganze in einen etwas grösseren Zusammenhang.

Das Bruttosozialprodukt wächst stetig, und damit wachsen auch das Verkehrsaufkommen und die Teuerung. Unsere Eisenbahnen stehen da mitten drin und sollen ständig das Grundangebot aufrechterhalten. Sie müssen zudem bereit sein, künftige Aufgaben und mögliche Erhöhungen von irgendwelchen Transportkapazitäten aufnehmen zu können.

Jetzt steht man vor der Frage: Leistung beibehalten oder gar abbauen oder Vorwärtsstrategie?

Es ist klar, es bleibt uns nichts anderes als das Vorwärtsgehen, Vorwärtsgehen mit Mass, aber nicht einfach blindlings. Sonst sind wir über kurz oder lang in einer Sackgasse. Es gilt also, die SBB zusammen mit allen Bereichen der Wirtschaft zu se-

hen. Wir haben, damit sich diese Sackgasse nicht auftut, den Leistungsauftrag gegeben, und er hat sich bis jetzt als mehr oder weniger brauchbare Lösung gezeigt. Aber wir sind uns bewusst, dass es weitere Schritte braucht, um die SBB zu richtiger Sparsamkeit und zur Konzentrierung der Kräfte zu führen, und das trotz einem relativ offenen Rahmen. Kurz, die SBB werden heute schon eng am Zügel geführt.

Die Berichte, die uns abgegeben wurden, sind umfassend, und die schon zitierten Zahlen brauche ich nicht weiter zu erwähnen. Aber ich möchte trotzdem noch einige Ergänzungen machen. Zuerst zu den Kosten: Die steigenden Kosten zwingen uns zu Tarifanpassungen; aber im öffentlichen Verkehr können diese Erhöhungen der Tarife nicht beliebig vorgenommen werden, denn es braucht den Umsteigeanreiz. Ohne den können wir die Umweltproblematik nicht lösen. Aber ebenso sind Tarifierhöhungen auch ein Mittel, den Verkehrsteilnehmern bewusster werden zu lassen, dass Mobilität ihren Preis hat. Gegenüber dem privaten Verkehr besteht der gewichtige Nachteil, dass man viele Kosten nicht verdeckt berappt. Für ein Auto sind eben nicht nur die direkten Betriebskosten, sondern auch andere Kosten über allgemeine Steuern zu bezahlen. Hier wurden die sozialen Kosten, die Kosten für die Polizei, aber auch die Kosten für die Gemeindestrassen erwähnt.

Ich erwähne diese Problematik bei den Kosten, um darauf hinzuweisen, dass Tarifierhöhungen im Vergleich mit andern Kosten erklärbar sind. Hier scheint es notwendig zu sein, dass die SBB, aber auch die Verwaltung die Chance wahrnehmen und Tarifanpassungen der Bevölkerung bewusster erklären und nicht einfach als *Fait accompli* darstellen. Hier füge ich bei, dass die Aussage, die Mobilität sei zu billig, durchaus auch die Meinung der LdU/EVP-Fraktion ist. Wir begrüßen deshalb auch Überlegungen über die Erhöhung der Benzinzollzuschläge vollumfänglich.

Zu den Rationalisierungsmaßnahmen. Es geht da u. a. um die Umstellungen Bahn/Bus. Sie werden im Umfeld von steigenden Kosten ja fortlaufend diskutiert. Es wird immer wieder betont, dass damit kein Leistungsabbau verbunden sein soll. Der Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr der SBB liegt bei 20 bis 25 Prozent. Das Kostendenken zwingt scheinbar wieder zu Umstellungen auf den Bus. Ich verstehe, dass sich die Bevölkerungen wehren, denn eine aufgehobene Strecke ist für immer stillgelegt.

Ich muss fragen: Wo ist das Ende der Stilllegungen? Der Auftrag an Bundesrat, SBB und Parlament, baldmöglichst umfassende Lösungen vorzuschlagen, ist vorgegeben. Genau gleich wie vorhin bei den Tarifierhöhungen muss ich hier sagen: Falls Umstellungen und Veränderungen nötig werden, muss das unbedingt erklärt werden, und zwar nicht nur auf der obersten Ebene, sondern auch im Kanton, in den Regionen, in den Gemeinden, auch dem einzelnen Bahnkunden; denn nur so ist die ganze Sache transparent und verständlich.

Aber es gibt auch einiges Erfreuliches festzustellen. Vor allem darf man dankbar feststellen, dass mit praktisch gleich viel Personal grössere Leistungen erbracht werden. Diese Tatsache gilt es zu würdigen. Man kann dankbar die Leistungen auf allen Stufen, vom einfachen Bahnarbeiter bis hinauf zur Direktion, anerkennen. Die Arbeitsmoral eines Betriebes kann auch ein Gradmesser sein für seine Gesundheit, trotz roten Zahlen. Denn wenn trotz finsternen Finanzwolken die Einstellung stimmt und der Wille vorhanden ist, das Mögliche zu erreichen, dann darf man das hier lobend feststellen und für die Zukunft hoffen.

Ein weiterer Punkt ist die nach wie vor feste Absicht, den Güterfernverkehr auf die Schiene zu bringen. Das ist lobenswert, und dazu brauchen wir Kapazitäten. Der 40-Tonnen-Korridor muss verhindert werden. In den letzten zehn Jahren hat sich der Schwerverkehr auf der Strasse am Gotthard mehr als verdreifacht; bald einmal ist ein Kollaps abzusehen; wir stehen im Zugzwang, das zu verhindern. Ich hoffe, dass es der «Eisenbahn-Zugzwang» sein wird.

Zum dritten, was besonders erfreulich ist, das sind die steigenden Leistungen, die erbracht werden. Diese Leistungen sind keine Selbstverständlichkeit, und es ist zu hoffen, dass es in dem Masse auch vorangehen wird.

Zum Schluss noch ein Wort zum Rückweisungsantrag Scher-

rer: Weil bei der Verkehrspolitik und damit auch bei den SBB kurzfristige Kursänderungen nicht möglich sind, müssen allfällige Änderungen anderswo in die Wege geleitet werden. Herr Scherrer ist mit seinem Rückweisungsantrag nicht sehr glaubwürdig. Er hat bei den Budgetberatungen brav mitgeholfen, die Erhöhungen – auch beim Strassenbau – zu beschliessen. Er wäre ja lieber noch weiter gegangen. Die Erhöhung bei den Strassenbeiträgen liegt jetzt um die 20 Prozent. Bei den SBB sollte aber nur eine Erhöhung von 6 Prozent vorgenommen werden. Das ist ein Widerspruch. Die LdU/EVP-Fraktion wird dem SBB-Voranschlag zustimmen und vom Mittelfristplan Kenntnis nehmen.

**Wiederkehr:** Dem Budget ist nur zuzustimmen, wenn bei einer Annahme der SBB-Initiative am 3. März 1991 auf die beschlossene Tarifierhöhung vom 1. Mai 1991 verzichtet wird.

Am 3. März wird unser Volk über eine Initiative abstimmen, welche die Verwendung eines Drittels des Ertrags der Treibstoffzölle zugunsten der SBB ermöglicht. Wenn das Volk zustimmt, so ist es politisch und sachlich falsch, am 1. Mai, also nur zwei Monate später, massiv höhere Tarife einzuführen.

Gewiss, durch den Verzicht auf die geplante Tarifierhöhung von durchschnittlich über zwölf Prozent per 1. Mai 1991 würde sich der Fehlbetrag der SBB theoretisch weiter erhöhen. Das muss aber nicht sein, denn am 3. März wird das Volk über die eidgenössische Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bestimmen können. Diese SBB-Initiative verlangt, es sei «zusätzlich zu den bisher geleisteten Bundesbeiträgen für die Aufrechterhaltung des Betriebes und die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mindestens ein Drittel der Treibstoffzollerträge einzusetzen». Das entspricht einem Betrag von etwa 800 Millionen Franken pro Jahr. Diese neu für den öffentlichen Verkehr zweckbestimmten Mittel werden ohne spezielle Gesetzgebung sofort verwendbar sein; damit wären die SBB eindeutig in der Lage, auf die Tarifierhöhung für absehbare Zeit zu verzichten.

Aber auch bei den regionalen, von der SBB autonomen Tarifverbänden ist ein Aufschub der Erhöhungen möglich und nötig. Ein Beispiel: Der Zürcher Verkehrsverbund sieht ebenfalls massive Tarifierhöhungen von 15 Prozent vor. Wenn die SBB über ein Volksja zur Initiative auf die Erhöhung verzichten können, so wird dies auch für den Zürcher Verkehrsverbund möglich sein. Die mit der Initiative anvisierte Zweckbestimmung erlaubt nämlich klar auch die Unterstützung über den Tarifverbund.

Weite Teile der Bevölkerung sind gegenwärtig von der sehr hohen Teuerung hart betroffen: Ab 1. Januar werden die Krankenkassenbeiträge erhöht, auf den 1. April werden viele Mieterinnen und Mieter eine weitere Erhöhung der Mietzinse hinnehmen müssen. Sollen dann am 1. Mai – nur einen Monat später – die SBB die Situation dieser Leute noch verschlimmern und sie tatsächlich mit einer massiven Tarifierhöhung belasten? Gerade die Einkommensschichten, die durch die Mietzins erhöhungen am meisten getroffen werden – also Familien, Rentner, Arbeiter und Arbeiterinnen und Angestellte –, sind auf erschweringliche Bahnreisen am meisten angewiesen. Wenn diese Leute am 3. März an der Urne die SBB-Initiative annehmen, dann ist das ein klarer Auftrag, die Tarifierhöhung nicht durchzuführen.

Es ist meines Erachtens die Aufgabe der politisch Verantwortlichen, also auch dieses Parlamentes, vorausschauend auf diesen Umstand aufmerksam zu machen und dies mit dem Budgetvorbehalt der SBB klar zu signalisieren.

**Dreher:** Ich unterstütze den Rückweisungsantrag Scherrer, wie Sie sich das wohl vorstellen können. Es gibt verschiedene Gründe, die dafür sprechen. Für mich ist es im Prinzip eine Re petition dessen, was ich letztes Jahr zum gleichen Geschäft gesagt habe und heute im Sinne eines *ceterum censeo* wiederhole:

Es ist – wie Sie wissen – in allen Parteien seit Jahren Mode, dass man von «ernsten Bedenken», «keiner Freude» oder «schwieriger Lage» redet, wenn es um das SBB-Budget oder generell um die Kosten für den überbordenden öffentlichen

Verkehr geht, den Sie hier politisch fördern, weil Sie noch immer der Waldsterbelüge aufsitzen.

Neuerdings ist nun die Rede von den sozialen Kosten, die der Strassenverkehr und das freie Transportgewerbe angeblich verursachen. Diesen sozialen Kosten muss jedenfalls der soziale Nutzen gegenübergestellt werden. Von diesem ist aber erstaunlicherweise nie die Rede. Machen wir doch einmal die einfache Ueberlegung, wie sich ein einwöchiger Streik des Transportgewerbs auf die Landesversorgung auswirken würde! In Ungarn hat man so etwas gesehen; da hat die Regierung sehr rasch klein beigeben müssen. Nicht einmal die Migros-Regale könnten gefüllt werden, wenn das Transportgewerbe mit einem Streik seine Bedeutung öffentlich darstellen würde. An diesen Fakten kommen wir nicht vorbei.

Sie wissen – und ich habe es letztes Jahr schon gesagt –, dass die japanischen Staatsbahnen als Folge ausserordentlich günstiger Tarife, welche nie den Kosten angepasst wurden, schliesslich einen Schuldenberg von 260 000 Millionen Franken, also 260 Milliarden Franken, zu verkräften hatten.

Was waren die Folgen? Man hat in grossem Stil Linien stillgelegt, Tarife angepasst und die Rechnung für den ungedeckten Rest, wie üblich, dem Steuerzahler geschickt.

Ich lese im «Zuger Tagblatt»: «22 Prozent mehr Passagiere beim öffentlichen Verkehr.» Eine wundervolle Leistung, ich bin damit einverstanden. Leider hat das Defizit – das war ganz klein im Text zu lesen – um 42 Prozent zugenommen. Da liegt doch der Hund begraben! Ich zitiere zum Schluss noch etwas, ich sage anschliessend, woher ich es habe:

«Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind heute ausserhalb der AP kein Diskussionsthema. Man kann aber voraussagen, dass sie eines werden und dass die Kostenexplosion im Gesundheitswesen hier ihre Parallele finden könnte. Ein Indiz ist die Verschlechterung der Finanzlage der SBB trotz höherer Frequenzen. Es ist Aufgabe der FDP, darüber zu wachen, dass der öffentliche Verkehr nicht ein Fass ohne Boden wird.» Nachzulesen in einer Kampfschrift der FDP der Schweiz gegen die Autopartei vom 25. Februar 1989, Ziffer 5, Punkt 14, Seite 9, Verse 26 bis 29.

Meine Damen und Herren, wir reden hier nicht über marktwirtschaftlichen Verkehr, wir reden über einen politischen Verkehr, und wir werden die Quittung für diese Lotterwirtschaft erhalten – und zwar schon in den nächsten Jahren! Wir werden im Kanton Zürich in den meisten Gemeinden höhere Steuerfüsse bekommen wegen dieses S-Bahn-Traumas, den da gewisse Leute und gewisse Parteien, die sonst immer von Marktwirtschaft sprechen, träumen! Wir werden die Quittung für die Politik erhalten; das sage ich Ihnen hier und heute voraus. Und der Dumme wird einmal mehr der Steuerzahler sein.

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Ich bin froh, dass alle Fraktionen dem Budget zustimmen – alle mit einer gewissen Sorge, das trat aus den Voten hervor. Ich bin aber froh um diese Zustimmung.

Der Antrag von Herrn Scherrer lag in der Kommission nicht vor. Er wünscht, dass man das Budget zurückweist, um das Wachstum auf 6 Prozent zu reduzieren. Wir haben die Bundesbudgetdebatte noch im Ohr. Wir haben das ja auch dort angestrebt, es ist nicht möglich. Und warum soll diese Reduktion auf ein Wachstum von 6 Prozent jetzt ausgerechnet noch auf dem Buckel der SBB angestrebt werden?

Dass wir längerfristig Lösungen finden müssen, habe ich bereits in meinem Eintretensvotum aufgezeigt. Es ist wichtig festzuhalten, dass der öffentliche Verkehr und ganz speziell die SBB einen sehr wichtigen Beitrag für die Umwelt leisten und auch eine sehr wichtige Entlastung für die Strasse bedeuten.

So wie in der Kommission argumentiert wurde, ist es bis auf eine Stimme ganz klar: Alle Kommissionsmitglieder haben trotz Besorgnis dem Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen zugestimmt.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne den Rückweisungsantrag Scherrer abzulehnen.

**M. Berger**, rapporteur: Je m'exprimerai très brièvement. Je constate avec satisfaction que la plupart des groupes politiques soutiennent le projet de budget. J'aimerais répondre à

notre collègue Scherrer que sa proposition de renvoi ne résoudrait absolument rien, si ce n'est qu'elle compliquerait les choses. Je partage son optique selon laquelle les chemins de fer pourraient être contrôlés par la Commission des finances, mais cela présuppose alors qu'ils fassent des choix dans leurs services. Nous ne pouvons pas simultanément obtenir de la part des CFF qu'ils remplissent un mandat de service public et qu'ils gèrent l'entreprise comme toute autre entreprise privée. Immanquablement, des charges supplémentaires leur seraient de ce fait attribuées.

Pour répondre au souci exprimé par la plupart des préopinants quant à l'amélioration et aux efforts à accomplir – je l'ai déjà dit dans mon rapport – dans le domaine du trafic régional, la commission a eu l'occasion de saluer une série de directives qui viennent justement d'être émises par le Conseil fédéral pour assurer une saine gestion du trafic régional tout en maintenant un mandat de service public le plus large possible.

Je ne veux pas allonger le débat. Beaucoup de questions ont été posées auxquelles M. Ogi répondra certainement. Je remercie la plupart des groupes de soutenir ce projet de budget et je crois que la commission tiendra compte de toutes les remarques qui ont été émises.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte zunächst Frau Präsidentin Diener und Herrn Nationalrat Berger danken für die ausführliche Orientierung über das Budget der SBB für das Jahr 1991. Ich möchte meine Ausführungen aufteilen. Zunächst möchte ich einige grundsätzliche Bemerkungen machen und dann im zweiten Teil auf die Fragen eintreten und zu den Anträgen Stellung beziehen.

Der SBB-Voranschlag gibt immer wieder Anlass zu Grundsatzdebatten über den öffentlichen Verkehr und über die Bahnen in der Schweiz. Die aus dieser Debatte hervorgehende Frage lautet: Ist unsere Mobilität zu billig? Ich habe diese Frage bereits einmal bejaht. Ich bin der Meinung, die Mobilität sei zu billig; das gilt auch für den öffentlichen Verkehr. Das gilt auch für die SBB und nicht nur für die Strasse.

Ein internationaler Fachkongress in Basel hat am letzten Freitag diese Frage gleich beantwortet und die Meinung vertreten, dass wir uns mittelfristig mit dieser Mobilität sehr intensiv auseinandersetzen müssen. Denn die Mobilität ist seit 1950 explodiert. Sie ist gewachsen auf fünfmal mehr Personenkilometer als vor 40 Jahren. Die heutigen 100 Milliarden Personenkilometer entsprechen 15 000 km pro Einwohner der Schweiz. Müssten alle diese Distanz zu Fuss gehen, wäre jeder täglich neun Stunden lang unterwegs. Wir wären vielleicht etwas gesünder; aber diese Illustration zeigt, mit welcher Selbstverständlichkeit wir dem Verkehr heute begegnen. Die SBB tragen mit über 11 Milliarden Personenkilometern und bald 9 Milliarden Tonnenkilometern zu dieser Mobilität wesentlich bei.

Wir sind überzeugt, dass die SBB den Preis für diese grosse und gute Leistung wert sind. Stellen Sie sich einmal die Frage: Was wäre dieses Land ohne die SBB und ohne die Privatbahnen, ohne die KTU, die wir auch nicht vergessen wollen. Trotzdem sind die Wachstumsraten bei den Bundesleistungen besorgniserregend.

1991 sind es 1,8 Milliarden Franken, in wenigen Jahren werden es über 2 Milliarden Franken sein, wenn es so weitergeht. Ich brauche diese 1,8 Milliarden Franken nicht aufzuschlüsseln, Frau Diener hat das schon gemacht.

Wir müssen zur Kenntnis nehmen – das sage ich all denjenigen, die wie Herr Meier die Infrastrukturkosten und Investitionen kritisiert haben –, dass wir im Vergleich zum Ausland einen grossen Nachholbedarf haben. Dieses Nachholen sollte zur Renaissance der Bahn führen. Denn was haben wir in der Schweiz seit 1913 im Eisenbahnbau gemacht? Wir haben die S-Bahn gebaut; in Sargans haben wir eine Schleife erstellt, und wir haben den Heitersbergtunnel gebaut. Sonst haben wir eigentlich nicht sehr viel getan. Schauen Sie demgegenüber, was im Ausland geschehen ist, schauen Sie nach Deutschland, nach Italien oder nach Frankreich. Dort ist vor Jahren die Modernisierung der Bahn gestartet worden. Wie Herr Béguelin bemerkte, werden erste Auswirkungen auf uns zukommen, denn die Belastung unserer nationalen und internationalen Linien wird grösser und grösser.

Trotz des Aufholbedarfes musste der Bundesrat das Investitionsbudget auf 2,2 Milliarden Franken reduzieren. Diese 2,2 Milliarden Franken sind kein Pappenstiel. Dass die ordentlichen Investitionen plafoniert wurden, muss für die SBB verkraftbar sein.

Wir anerkennen, dass wir in den nächsten Jahren in eine Entwicklungsphase eintreten und dabei einen langen Atem brauchen, bis wir den Return-and-Investment erreichen. Wir dürfen bei den Investitionen einerseits nicht knausern, andererseits wollen wir auch nicht mit der allzu grossen Kelle anrichten. Wir müssen den Weg gehen, der bekannt ist: Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Zwei Bereiche machen im Budget besonders Sorgen. Es sind zunächst die Zinsen.

Frau Diener hat gesagt, die Zinslast gehe praktisch ins Unerträgliche. Nächstes Jahr sind es 477 Millionen Franken, und wenn es so weiter geht, werden es 1996 etwa 800 Millionen Franken sein. Im Rahmen des neuen Leistungsauftrages muss diese Zinslast, dieser Mühlstein, überdacht werden. Es ist so, dass die SBB sehr stark verschuldet sind und dass diese Zinslast den SBB in Zukunft mehr und mehr Schwierigkeiten bereiten wird.

Der Leistungsauftrag – das möchte ich Herrn Nationalrat Ammann sagen – muss ja 1993 abgelöst werden, doch vorher können wir ihn nicht abändern. Das wäre kurzfristige Politik. Sie wissen, wir haben langfristige Ziele. Auch ein Bergsteiger muss ja Ziele haben, über Stunden hinaus, und deshalb kann man jetzt diesen Leistungsauftrag nicht im Hüst-und-Hott-Verfahren abändern. Wir sind daran und hoffen, im Rahmen der Neubeurteilung die Zinsfrage lösen zu können.

Der zweite Punkt, der uns als Faktor in der Rechnung und damit auch im Budget Sorgen bereitet, sind die Personalkosten. Die Mitarbeiter der SBB – ich sage das klar und deutlich – haben ihren Lohn verdient. Sie haben Anrecht auf rechte Löhne. Doch muss das Geld ja auch zuerst am Markt verdient werden. In den nächsten Jahren werden die Personalkosten immer etwa 90 Prozent des gesamten Verkehrsertrages ausmachen. Der Mittelfristplan der SBB zeigt zudem einen stetig leicht sinkenden Kostendeckungsgrad auf. Frau Diener hat diese Zahlen ebenfalls genannt.

Das Postulat der Verkehrskommission möchte hier eine Stabilisierung; der Bundesrat hat dafür Verständnis. Aber ich möchte auch sagen, dass weitere Tarifanpassungen, d. h. Tarifierhöhungen, kein Tabu sein können. Wir erwarten von den SBB, dass sie die Elastizitäten am Verkehrsmarkt voll ausschöpfen. Sollte in den nächsten Jahren der Privatverkehr aus Umweltschutzgründen stärker belastet werden, werden auch die Bahnen einen grösseren tariflichen Spielraum haben müssen.

Die Bundesleistungen von 1,8 Milliarden Franken entsprechen bei den heutigen Leistungen der SBB etwa 9 Rappen pro gefahrenem Personen- oder Tonnenkilometer. Zum Vergleich: Pro Personenkilometer nahmen die SBB 1989 im Durchschnitt 12,4 Rappen und pro Tonnenkilometer 15,2 Rappen ein. Wir müssen uns zum Ziel setzen, die Stärkung der SBB in den nächsten Jahren vermehrt durch die Benutzer und nicht immer durch den Steuerzahler zu erbringen. Auch wenn die Fahrpreise in Zukunft stärker steigen mögen, bedeutet das keine Abkehr von der Renaissance der Bahn. Zu dieser Renaissance stehen wir sowohl in der Schweiz wie in Europa. Wer übermorgen ernten will, muss heute säen, d. h. er muss heute investieren.

Zum Voranschlag ziehe ich folgendes Fazit:

1. Die Bundesleistungen von 1,8 Milliarden Franken sind sachlich gerechtfertigt.
2. Das Investitionsvolumen von 2,2 Milliarden Franken erfordert von den SBB und ihren Unternehmenspartnern grosse Anstrengungen.
3. Der Infrastrukturbeitrag von 45 Millionen Franken ist als Zielvorgabe nicht zu hoch.
4. Als Unsicherheitsfaktoren sind die Teuerung und die Besoldungsmassnahmen ab Mitte 1991 zusätzlich zum Budget im Auge zu behalten. Sie könnten die Ausgaben bis um 100 Millionen Franken erhöhen.

5. Die SBB sollen mit dem Voranschlag 1991 so hohe Mittel erhalten, dass sie ihre Stärkung gezielt fortsetzen können, ohne überflüssige Polster anzulegen.

6. Auch 1991 werden die Mitarbeiter der SBB voll gefordert sein, und ich möchte meinerseits diesen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestens danken für ihren Einsatz, den sie tagtäglich erbringen.

Die «SBB 1991» – so scheint es mir – sind ihren Preis wert, und ich schulde ihnen zum Schluss den Vergleich, den ich jedes Jahr im Rahmen des Budgets anstelle: Es sind im Jahr 270 Franken an Bundesleistungen pro Kopf der Bevölkerung, oder es sind 5 Millionen Franken Bundesleistungen pro Tag. Diese Leistung, das dürfen wir sagen, wird in guter Qualität erbracht.

Nun möchte ich zum Antrag von Herrn Nationalrat Scherrer Stellung nehmen. Die Forderung nach einem begrenzten Ausgabenwachstum des Budgets 1991 von 6 Prozent gegenüber dem laufenden Jahr hat sich auf den gesamten Bundeshaushalt bezogen. Der Wert von 6 Prozent entspricht deshalb einer Durchschnittsgrösse, wobei einzelne Positionen darunter, einige aber auch darüber liegen. Sie wissen das, Herr Nationalrat Scherrer. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs stellt für den Bundesrat eine sehr zentrale Aufgabe dar. Sie haben das jetzt gehört und hoffentlich auch gespürt. Zu deren Erfüllung sind erhebliche Mittel notwendig.

Der Anstieg der Belastung durch die SBB um 10 Prozent ist zwar überdurchschnittlich – Sie haben richtig gerechnet –, aber, wie ich bereits gesagt habe, doch vertretbar. Und im Vergleich dazu weist das Budget 1991 beim Bau und in der Erneuerung der National- und Hauptstrassen – das haben Sie grosszügig übersehen – einen Zuwachs von mehr als 30 Prozent aus. Wir haben hier ebenfalls eine grosse Anstrengung unternommen.

Im Rahmen des internen Budgetprozesses mit den SBB hat der Bundesrat schon vorher, Herr Nationalrat Scherrer, Kürzungen vorgenommen. Wenn wir auf Ihren Antrag nun eintreten würden, wo müssten wir denn eigentlich kürzen? Wir könnten nicht kürzen bei den Zinsen. Wir könnten nicht kürzen beim Personal. Also müssten wir praktisch bei den Investitionen kürzen. Aber das dürfen wir nicht. Wir dürfen nicht bei den Investitionen kürzen.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

In bezug auf die S-Bahn wäre viel zu sagen. Aber, Herr Dreher und Herr Scherrer, denken Sie einmal daran, dass der Verkehr, der heute schon auf der S-Bahn abgewickelt werden kann, noch von den heutigen Strassen in Zürich geschluckt werden sollte! Das ist ein Ding der Unmöglichkeit.

Zu den angeblich 3 Milliarden Franken, die in der in Treibstoffzollkasse sind – ich weiss, Herr Präsident, der Zug geht um 10.33 Uhr; ich bin bald fertig, damit Sie das Geschäft erledigen können –, möchte ich folgendes sagen: Wenn Sie das Budget gelesen, studiert und analysiert haben, dann werden Sie feststellen, dass diese 3 Milliarden Franken schon recht bald abgebaut werden. Auch die Motionen Kohler und Cavadini führen dazu, dass wir das Nationalstrassennetz bis ins Jahr 2000 beenden sollen, und dafür brauchen wir vor allem Geld.

In aller Kürze zum Antrag von Herrn Nationalrat Ammann: Ich bitte Sie, trotz der schönen Bergtour, die er uns vorgeführt hat, diesen Antrag aus verschiedensten Gründen abzulehnen. Ich habe nicht Zeit, eine eingehende Begründung abzugeben; aber Sie haben aus meinen Ausführungen gespürt, dass wir diese 600 Millionen nicht einfach um 10 Millionen Franken aufstocken können. Diese 600 Millionen Franken zwingen die SBB in massvoller Art, endlich die notwendigen Optimierungsmassnahmen im Regionalverkehr vorzunehmen.

Herrn Meier hätte ich gerne noch vieles gesagt; aber die Zeit ist zu kurz. Eines habe ich hoffentlich nicht richtig verstanden: Sie haben eine leise Drohung formuliert in bezug auf die Neat, in bezug auf ein mögliches Referendum. Sagen Sie mir, wenn das Volk entscheidet und beispielsweise die Alpen transit-Vorlage – was durchaus denkbar ist – ablehnt, wie sollen wir dann den Verkehr noch bewältigen? Eine Ablehnung wäre für mich eine Horrorvision. Wir müssen in die Zukunft blicken, und wir müssen heute säen, was wir morgen ernten wollen. Zu den Aussagen von Herrn Friderici zur Steuerung der SBB durch

das Parlament muss ich sagen: Ich glaube, dass die Verkehrskommission schlagkräftig und schlagfertig die SBB begleitet. Zu einer strategischen Steuerung durch das Parlament sagen wir ja, doch soll das Parlament kein erweiterter Verwaltungsrat der SBB werden. Wir sollten den SBB mehr Handlungsspielraum geben, denn zu viele Köche verderben den Brei. Damit möchte ich Sie bitten, das Budget zu akzeptieren.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Abstimmung – Vote*

Für den Rückweisungsantrag Scherrer Minderheit  
Dagegen offensichtliche Mehrheit

**Präsident:** Die Kommission beantragt Ihnen, vom Mittelfristplan 1992–1996 Kenntnis zu nehmen.

*Zustimmung – Adhésion*

**Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1991**  
**Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1991**

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag Ammann*

Die Abgeltung für den regionalen Personenverkehr wird auf 610 Millionen Franken festgesetzt (plus 10 Millionen).

Der Infrastrukturbeitrag der SBB wird deshalb um 10 Millionen Franken auf 35 Millionen für das Jahr 1991 reduziert. Der Bundesbeschluss ist entsprechend anzupassen.

**Art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Ammann*

Fixer l'indemnité pour le transport régional des voyageurs à 610 millions de francs (10 millions en plus) et ramener dès lors à 35 millions de francs (moins 10 millions) la contribution d'infrastructure pour 1991. Adapter l'arrêté fédéral en conséquence.

**Ammann:** In meinem vorgängigen Votum als Fraktionssprecher hatte ich bereits auf die Kürzung der Abgeltung beim regionalen Personenverkehr hingewiesen. Laut bundesrätlicher Botschaft beabsichtigten die SBB, ihre Leistungen im regionalen Personenverkehr von 47,2 auf 50,5 Millionen Zugskilometer zu erhöhen. Dies hätte eine Abgeltung von 623 Millionen Franken erfordert. Der Bundesrat strich nun hier insgesamt 23 Millionen: 13 Millionen wegen bisher angeblich zu hoher Abgeltung und weiteren Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sowie nochmals 10 Millionen durch eine Senkung des Angebots auf 49,3 Millionen Zugskilometer. Das sind immerhin 0,3 Millionen Zugskilometer weniger als die Ausdehnung des Zürcher S-Bahn-Angebots auf das ganze Jahr. Nur diese zweite Kürzung um 10 Millionen ist Gegenstand meines Antrags. Die SBB wären bei der Realisierung dieser Sparvorgabe

gezwungen, im Regionalverkehr auf anderen Linien, vorzugsweise wohl in Randregionen, Reorganisationsmassnahmen zu ergreifen. Das ist staatspolitisch und psychologisch stossend und falsch. Konkret: Die Bewohner ländlicher Gegenden würden indirekt die Zeche für gehabte S-Bahn-Freuden im reichen Kanton Zürich bezahlen – fürwahr ein völlig neuartiger und etwas seltsamer Interessenausgleich in unserem Lande! Ziel dieser Massnahme ist also ein verschärfter Zwang zur Restrukturierung schwächerer Regionallinien. Ich bitte die Zürcher Abgeordneten in diesem Zusammenhang um Solidarität mit den davon betroffenen Regionen.

Fatal ist weniger die Tendenz, die verkehrsschwächsten Linien auf Busbetrieb umzustellen, als der dabei erzeugte Zeitdruck. Und gute Optimierung braucht eben Zeit. Es gilt, Alternativen unter allfälliger Mitfinanzierung von Kantonen und Gemeinden zu prüfen, längst überfällige und auch meist rentable Rationalisierungsinvestitionen zu tätigen, allfällige Bahnersatzlösungen seriös zu planen und die Öffentlichkeit zu informieren und auch mitsprechen zu lassen. Im Moment ist nun aber das Fahrplanverfahren 1991–1993 bereits weitgehend abgeschlossen. Die Realisierung der Einsparung dieser 10 Millionen Franken benötigt deshalb mindestens zwei bis drei Jahre. Alle anderslautenden Behauptungen sind ganz einfach illusorisch und haben nur eine optische Verschlechterung des Rechnungsergebnisses 1991 zur Folge. Wir sind für Optimierung, aber nicht für Liquidierung. Sachgerecht wäre es deshalb, solche Sparvorgaben vorerst im Mittelfristplan aufzunehmen. Mit kurzfristigen Sparbefehlen von einem Jahr aufs nächste fördern wir doch geradezu das überstürzte Vorgehen und wundern uns dann anschliessend über Fehlleistungen der SBB wie kürzlich im Kanton Uri. Auch jene in diesem Saal, die diese Kürzung um 10 Millionen befürworten, können deshalb meinem Antrag ohne Bedenken zustimmen. Mir geht es einzig darum, Ziel- und Sparvorgaben an die SBB so zu erteilen, dass sie auch im nämlichen Rechnungsjahr verwirklicht werden können. Wenn wir das nicht tun, so fördern wir einzig Frust und Enttäuschung.

Deshalb bitte ich Sie um Zustimmung zu meinem Antrag.

Bundesrat **Ogi:** Ich muss ganz kurz sagen, dass Herr Nationalrat Ammann stark übertrieben hat, wenn er sagt, es gehe um eine Liquidierung. Darf ich ihm in Erinnerung rufen, dass wir in bezug auf die Abgeltung 1989 523 Millionen vorgesehen hatten, dass 1990 550 Millionen geplant waren und 1991 600 Millionen Franken geplant sind; die Zunahme beträgt also über 10 Prozent.

Ich bitte Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen und dafür besorgt zu sein, dass Sie den Zug für die Feierlichkeiten von Herrn Bundespräsident Cotti noch erreichen können.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission 72 Stimmen  
Für den Antrag Ammann 50 Stimmen

**Art. 2 – 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 128 Stimmen  
Dagegen 3 Stimmen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

*Schluss der Sitzung um 10.10 Uhr*  
*La séance est levée à 10 h 10*

## **SBB. Voranschlag 1991**

### **CFF. Budget 1991**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.066
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2197-2207
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 293

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.