

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 4. Juni 1991, Vormittag
Mardi 4 juin 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

91.029

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1990 CFF. Gestion et comptes 1990

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. April 1991 (BBI II 885)
Message et projet d'arrêtè du 24 avril 1991 (FF II 857)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 27. März 1991
Rapport et comptes des CFF du 27 mars 1991

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

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

Zwyygart, Berichterstatter: Die Verkehrskommission des Nationalrates hat den Geschäftsbericht und die Rechnungen der SBB an ihrer Sitzung vom 13. Mai 1991 zur Kenntnis genommen. Die ausgiebige Diskussion war einerseits anerkennend und andererseits kritisch, wie dies wohl unumgänglich ist. Denn man kann vorab feststellen, dass die vorgelegten Budgetziele im grossen und ganzen nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen wurden. Aber andererseits ist das Rechnungsergebnis für den Bund aus verschiedenen Gründen entgegengesetzt verlaufen. Die Bundeskasse wird mit namhaften Beträgen belastet. Dabei ist zu bedenken, dass wir jetzt zwar nur von den SBB sprechen. Aber auch der übrige öffentliche Verkehr ist für die Eidgenossenschaft nicht gratis.

Nach dieser summarischen Beurteilung nun einzelne Detailangaben: Die Anstrengungen der SBB zur Erreichung von verbesserten Ergebnissen haben Früchte gezeigt. Der vom Bundesrat festgelegte Beitrag von 37 Millionen Franken an die Infrastruktur wurde erwirtschaftet, und dazu kam noch ein kleiner Ertragsüberschuss von 2,7 Millionen Franken.

Mit 5,4 Milliarden Franken übersteigen die Erträge vom Vorjahr 6,4 Prozent. Die SBB haben 264 Millionen Passagiere transportiert. Das sind gegenüber 1989 gut 4 Millionen Passagiere oder 1,65 Prozent mehr. Die Verkehrsleistungen liegen bei 11,06 Milliarden Personenkilometern, das sind 0,2 Prozent über dem Vorjahresergebnis, und der Ertrag stieg um 3,8 Prozent auf 1422,8 Millionen Franken.

Zur Erklärung dieses anhaltenden Aufwärtstrends muss zuerst auf die Einführung der Zürcher S-Bahn am 27. Mai 1990 hingewiesen werden. Ein weiteres Glied in der Erfolgskette ist das Halbp reisabonnem ent. Es sind rund 1,9 Millionen Reisende im Besitz einer solchen Karte. Auch der erweiterte Fahrbereich des Generalabonnem ents (58 000 Besitzer) in vielen Städten hat das Seinige beigetragen.

Im Güterverkehr tönt es ähnlich: Obwohl sich in gewissen Bereichen die Konjunktur abschwächte, wurden im letzten Jahr 2 Prozent mehr Güter transportiert als 1989. Die Erträge stiegen auf 1286,2 Millionen Franken (plus 3,5 Prozent) und liegen fast 10 Millionen Franken über dem Budgetposten. Wenn man den Ertrag pro beförderte Tonne von 24,84 Franken mit der Zahl vom Vorjahr vergleicht (24,50 Franken), so muss man leider feststellen, dass man hier nicht mit der Kostenentwicklung Schritt halten konnte. Die allgemeinen Steigerungen wa-

ren trotz Lokomotiv- und Lokführermangel möglich, auch gerade im Export (fast 10 Prozent mehr) und im besonderen im Huckepackverkehr (+ 117 Prozent). Aber eben gerade diese Steigerungen, besonders im Huckepackverkehr, kosten uns namhafte Beträge. So bezahlte der Bund 592 Millionen Franken für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Regionalverkehr und für den Huckepacktransport.

Der Gesamtaufwand stieg um 388,6 Millionen Franken oder 7,8 Prozent auf rund 5,4 Milliarden Franken. Fast 60 Prozent davon entfallen auf das Personal. Die Zunahme des Personalaufwandes von 8,2 Prozent ist bedingt durch den Teuerungsausgleich, die Personalmassnahmen auf der Bundesebene und eine etwas erhöhte Zahl von Angestellten bei den Bundesbahnen.

Mit gegen 38 000 Angestellten sind die SBB ein arbeitsintensives Unternehmen. Zwei Drittel sind in der Produktion tätig (Stationsdienst, Zugbegleitung, Zugbeförderung), ein Fünftel im Bau und Unterhalt und knapp 10 Prozent bei den Zentralen Diensten. Man kann sich fragen, ob hier noch eine gewisse Rationalisierung trotz grossen neuen Aufgaben möglich wäre. Zum anderen ist voll anzuerkennen, dass man sich bemüht, das Personal weiterzubilden und auch im äusseren Erscheinungsbild gut aussehen zu lassen. Es kann eben oft auch am Aeusserlichen der Uniform liegen, wie weit wir erfreut werden oder nicht. Wir sind dankbar zu sehen, dass sich die SBB hier bemüht haben.

Vor allem jedoch schlagen die 269,7 Millionen Franken Zinsen (plus 36,6 Prozent) massiv zu Buche. Auch die Investitionen, 1932,2 Millionen sind mehr als 300 Millionen Franken oder 18,5 Prozent höher als im Vorjahr. Rund zwei Drittel davon wurden in Anlagen und Einrichtungen investiert, der Rest in Fahrzeuge. Zu Lasten der SBB beliefen sich die Investitionen auf 1774,7 Millionen Franken.

Die SBB haben den vereinbarten Infrastrukturbeitrag also erwirtschaftet. Das unternehmerische Ziel ist erfüllt. Aber der Kostendeckungsgrad ist von 84 Prozent im Jahre 1989 auf 80,3 Prozent weiter gefallen. Diese Entwicklung kommt an sich nicht überraschend. Es werden Verbesserungen im sogenannten Massnahmenpaket 1990–1994 angestrebt. Bestimmt wird sich dazu noch der Vorsteher des EVED äussern.

Das Ergebnis der Bundesbahnen befriedigt nicht überall, ja, für einige ist es schon alarmierend. Aber wir müssen erkennen, dass die SBB zielgerichtet an Verbesserungen arbeiten. In Zukunft werden zudem weitere Steigerungen nicht so leicht möglich sein, weil in gewissen Bereichen die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Als ganz offensichtliches Beispiel möge die Verlegung von Regionalzügen an der Gotthardlinie dienen.

Es ist klar, dass sich auch die Verkehrskommission Gedanken über das «Wie weiter?» macht. Dazu einige Bemerkungen: Am einfachsten wäre es, wenn die Tarife erhöht würden. Dies wird im Rahmen der Teuerung jährlich oder zweijährlich weiterhin geschehen. Aber wir müssen die Bahn eben im übrigen wirtschaftlichen Umfeld sehen. Da sind vor allem im Bereich Güterverkehr wegen der Konkurrenz Bahn/Strasse enge Grenzen gesetzt. Auch wenn man sich heute bewusst ist, dass Verkehr eigentlich zu billig ist, kann eine Korrektur nicht bei einer einzelnen Bahnunternehmung wie den SBB gemacht werden. Ein weiterer Punkt sind die sogenannten unrentablen Linien. Es ist verständlich, wenn die SBB Ueberlegungen anstellen, was möglich ist. Die Umstellung auf Busbetrieb hat nicht nur Vorteile. Wenn man die Linienfolgsrechnung nur mit finanziellen Augen betrachtet, wäre wohl rasch entschieden. Aber für eine darbede oder überlastete Region ist eine Eisenbahn vielleicht die Nabelschnur – oder der Korridor –, an der viel anderes angebunden ist. Offensichtlich sind im Moment 8 Linien im Gespräch und in Ueberprüfung. Insgesamt sind es aber 53 Linien.

Glücklicherweise ist man sich bei den Behörden und bei der Bahn bewusst, dass dies ein heikler Punkt ist. Die Verkehrskommission hat die Erwartung, dass mit dem nötigen Verstand und mit Fingerspitzengefühl in Zusammenarbeit mit Betroffenen nach dem richtigen Weg gesucht wird.

Und dann bleibt noch der Problemereich Gütertransport. Cargo Domizil soll durch «Cargo X» respektive «Cargo 2000» abgelöst werden. Die Rationalisierung wird auch hier hoffent-

lich ertragsmässig umgesetzt werden können. Es braucht aber auch Verständnis beim Abnehmer.

In diesem Zusammenhang möchte ich mir erlauben, auf das anschliessend noch zu genehmigende Postulat hinzuweisen. Die Verkehrskommission des Nationalrates lädt den Bundesrat ein, Verbesserungsmöglichkeiten in der Zusammenarbeit zwischen SBB, PTT und konzessionierten Transportunternehmungen zu prüfen. Wir verlangen das in fünf Punkten. Die Verkehrskommission hat sich bemüht, in ihren Sektionen die Geschäftsführung vertieft zu überprüfen, insbesondere auch bei den SBB, und hat dementsprechend auch Folgerungen im Gesamtverkehr gezogen. Das Resultat ist das vorliegende Postulat. Ich bitte Sie, es zu unterstützen.

Die Bahnen sind das Verkehrsmittel der Zukunft. Sogar in der EG werden behutsam die Weichen in dieser Richtung gestellt. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 24. April 1991 festgestellt, dass die Belastungen durch die Bahnen in den nächsten Jahren anwachsen werden. Dass diese auf Bundesseite in tragbarem Rahmen bleiben müssen, ist eine Notwendigkeit. Aber es sind auch die Kantone und Gemeinden in dieser Situation angesprochen. Die Kommission hat einerseits die guten Leistungen der SBB anerkannt, andererseits aber einhellig und klar die Erwartung formuliert, dass weitere Anstrengungen unternommen werden, um diese Entwicklung in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Die Ertragskraft soll mit geeigneten Massnahmen erhöht werden. Zur Erreichung dieses Zieles können eine ständige Überprüfung des bestehenden Leistungsangebotes und eine bessere Auslastung der verfügbaren Transportkapazitäten zusammen mit einer Optimierung der heutigen Tarifpolitik beitragen.

Es bleibt noch der Dank. Es ist nicht selbstverständlich, wie sich die SBB bemühen und wie die Mitarbeiter auf allen Ebenen sich für «ihre» SBB einsetzen. Wir hoffen, dass es gelingen wird, dass das Personal von zuunterst bis hinauf in die Chefetage weiter versucht, das Beste für die SBB zu tun. Ihm gebühren auch der Dank und die Anerkennung von unserer Seite.

Mit 17 zu 0 Stimmen bei zwei Enthaltungen beantragt die Verkehrskommission, den Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der SBB für das Jahr 1990 zu genehmigen.

M. Perey, rapporteur: Si, en 1990, les CFF ont atteint l'objectif fixé, soit fournir une contribution d'infrastructure de 37 millions de francs augmentée d'un excédent de recettes de 2,7 millions, ils ont augmenté la charge imposée à la Confédération. Il ne leur a pas été possible d'atteindre le résultat extrêmement favorable de l'année précédente, où la contribution d'infrastructure et l'excédent avaient totalisé 172 millions.

La récapitulation suivante des principaux résultats montre leur évolution par rapport à l'année précédente. Le nombre des personnes transportées a augmenté de 1,65 pour cent, pour atteindre 264 millions d'unités. Les produits de transport ont fait un bond de près de 4 pour cent, pour s'inscrire à 1 422 800 000 francs. Dans le secteur des marchandises, après le bon résultat de 1989, la croissance du volume a été de 2 pour cent à peine, mais celle des produits s'est élevée à 3,5 pour cent.

Les charges du personnel représentent 56 pour cent des dépenses, soit plus 8,2 pour cent, et dépassent pour la première fois les 3 milliards. Cette évolution est alarmante et doit dès lors susciter des considérations fondamentales sur les moyens de diminuer le nombre des personnes employées. Des financements spéciaux ont fait atteindre aux investissements globaux le chiffre de 1,932 milliard, soit une augmentation de 18,5 millions.

La charge de la Confédération augmentera encore ces prochaines années, nous prédit le message du Conseil fédéral. D'autres mesures de rationalisation sont donc indispensables pour contenir cette évolution dans des limites raisonnables. Même si l'on décèle certains progrès, la productivité peut et doit encore être améliorée à l'aide de moyens appropriés. Disons pourtant que l'augmentation du produit par des hausses de tarifs trop rapprochées ne saurait être le seul moyen. En deux ans, trois hausses totalisant 21,5 pour cent paraissent très importantes et peu appréciées des utilisateurs.

Les discussions au sein de la commission se sont surtout portées sur les points suivants: coût du personnel qui, pour la première fois, dépassait les 3 milliards de francs; service des marchandises, cargo X et cargo-domicile; les investissements dont le blocage retarde certains travaux et qui sont appelés à augmenter considérablement, suite à l'acceptation des projets RAIL 2000 puis des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, et qui seront difficiles à amortir dans un temps précis; enfin, les problèmes d'énergie dont l'avenir n'est pas des plus réjouissants. Que ferons-nous le jour où nous en manquerons et si les pays voisins refusent d'exporter la leur?

Le trafic régional, enfin, a été au centre de nos délibérations. Les 53 lignes déficitaires nécessitent une étude approfondie du système. Toutes ne peuvent devenir rentables d'un coup de baguette magique. Ne font-elles pas parfois double usage avec des courses PTT? Serait-il pensable d'être plus compétitif en ayant recours parfois à des entreprises privées? Il faut pourtant reconnaître que chaque mesure de rationalisation prévue par la direction des CFF soulève des réactions émotionnelles dans la région touchée.

Beaucoup de questions qui restent ouvertes et auxquelles nous devons trouver des solutions acceptables pour tous. En conclusion, la commission vous propose, par 17 voix sans opposition et avec deux abstentions, d'accepter les comptes et la gestion des Chemins de fer fédéraux pour l'année 1990.

Weber-Schwyz: Für das Berichtsjahr 1990 dürfen wir mit Genugtuung festhalten, dass die SBB die unternehmerischen Zielsetzungen erfüllt haben. Im Personenverkehr war eine weitere Zunahme um etwa 5 Millionen beförderte Personen und im Güterverkehr um eine zusätzliche Million Gütertonnen zu verzeichnen. Die Kurve der Personenfrequenzen aber hat sich verflacht, weil man bereits an Kapazitätsgrenzen stösst; bei den Gütertransporten hatten zeitweise auch Konjunkturscheinungen in Europa ihren Einfluss. Gleichzeitig ist festzustellen, dass diese Leistungen von den SBB mit dem kleinsten Personalbestand seit 1955 bewältigt wurden. Darum gebührt Leitung und Personal der uneingeschränkte Dank für die unter erschwerten Bedingungen erbrachten Leistungen.

Der Einsatz wird überall, das sei hervorgehoben, mit Freude geleistet. Die Bahnkunden nehmen diesen offensichtlich zunehmenden Teamgeist mit Genugtuung zur Kenntnis. Andererseits konnten leider die finanziellen Ergebnisse mit den steigenden Frequenzen nicht Schritt halten. Die Nettobelastung der Bundeskasse ist um 200 Millionen auf 1,7 Milliarden Franken angewachsen. Von den zusätzlichen Kosten aber betreffen gut 100 Millionen Franken die höheren Zinsbelastungen des Jahres 1990. Der Kostendeckungsgrad ist von 1989 auf 1990 um weitere 3,7 Prozent auf gute 80 Prozent abgesunken. Die Personalkosten sind an einem Anteil am Gesamtaufwand von 56 Prozent angelangt. Die schwindende Ertragskraft zwingt also zum Handeln.

Bei der Investitionsrechnung ist eine weitere Zunahme um 300 Millionen Franken oder ein Total von 1,9 Milliarden zu verzeichnen. Der Hauptanteil betrifft allein die ordentlichen Investitionen und den Landerwerb. Immerhin illustriert das aber den dringenden und enormen Aufholbedarf im angestammten Bereich. Fast 200 Millionen Franken des Aufwandes sind bereits für die Rechnungen Transit-Korridor, Huckepack und «Bahn 2000» verwendet worden.

Aus diesen Feststellungen erheilt sich sofort auch der dringende Handlungsbedarf. Eine vorgezogene Neuformulierung des Leistungsauftrages ist dringend. Wenn der Bundesrat in seiner Botschaft zu den Rechnungen und zum Geschäftsbericht von permanenter Überprüfung des bestehenden Leistungsangebotes und besserer Auslastung der verfügbaren Transportkapazitäten spricht, so sind diese Forderungen zu konkretisieren. Die FDP-Fraktion möchte einige Zielrichtungen für vorzunehmende Überprüfungen erwähnen. Es sind vorab jene Leistungen zu fördern, die auch am Markt ankommen. Es gilt neue Personen- und Güterverkehrssegmente zu erschliessen. Die kontinuierlichen Tarifanpassungen haben sich also auch auf dieser Ebene zu bewegen.

Rationalisierung heisst bei den SBB nicht unbedingt Personalabbau, sondern vielmehr optimaler Einsatz der Kräfte und da-

mit gezielte Auslastung der vorhandenen Kapazitäten. Der hohe Anteil an Eigenleistungen im Investitionsbereich kann durch Vergabe an die Privatwirtschaft abgebaut werden. So können Etatstellen für dringende Betriebsbedürfnisse freigestellt werden. Im Regionalverkehr müssen die negativen Linienerfolgsrechnungen zu Massnahmen führen. Dies kann meist ohne Abbau der Angebotsqualität geschehen. Eine Studie des Bundesamtes für Verkehr zeigt deutlich, dass die Optimierungsmöglichkeiten für wirtschaftlichen und zweckmässigen Verkehrsmiteinsatz nicht ausgeschöpft sind.

Hier eine Kennziffer zur Anmerkung: Die Kosten eines SBB-Regionalkilometers belaufen sich heute auf rund 12 Franken, jene eines konzessionierten Busunternehmens auf rund 2.50 Franken je Wagenkilometer. Hier liegen die Differenzen, und hier liegen auch die Möglichkeiten. Wenn 53 von 59 untersuchten Regionalverkehrslinien negative Deckungsbeiträge ergeben, so ist neben betrieblichen Massnahmen auch das Gespräch über Mitbeteiligung der Kantone und Gemeinden aufzunehmen.

Ich verweise auch hier auf ein diesbezügliches Postulat unserer Kommission. Unter diesen Vorzeichen fragt sich die FDP-Fraktion, ob das 600-Millionen-Projekt der Seetal-Sanierung ebenfalls zu überprüfen wäre. Wir meinen, dass nur bei tragfähigen Frequenzaussichten Neubauprojekte überhaupt noch zu verantworten sind.

Das bisherige Güterverteilungskonzept Cargo Domizil scheint sich nicht zu bewähren. Die SBB müssen sich meiner Meinung nach auf grossräumige Verteilzentren beschränken und die Feinverteilung den regionalen Transportangeboten überlassen. Bei der Güterbeförderung spielt eben nicht mehr so sehr der Tarif, sondern heute vorab der Zeitfaktor die bedeutendste Rolle.

Wir sind uns alle bewusst, dass beim Grossunternehmen SBB Kursänderungen nur längerfristig möglich sind. Im Vergleich zu anderen europäischen Bahnunternehmen dürfen unsere SBB zwar als Musterbeispiel bezeichnet werden. Doch aller Vorbild-Ruhm nützt nichts, wenn die Ertragskraft nicht gesteigert werden kann. Nur so können Angebot und Einrichtungen auf neuestem Bedürfnisstand gehalten werden. Nur so kann auf die Dauer die Einsatzfreude des Personals gesichert und hochgehalten werden. Darum bitten wir den Bundesrat, die Leitung der SBB besonders in den politischen Handlungsbereichen kraftvoll und, wenn es sein muss, auch mutig zu unterstützen.

Wir beantragen Ihnen Eintreten und Genehmigung von Geschäftsbericht und Rechnungen pro 1990.

Präsident: Die liberale Fraktion teilt mit, dass sie dem Bericht zustimmt.

Dünki: Selbstverständlich stimmt auch die LdU/EVP-Fraktion dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der SBB für das vergangene Jahr zu. Wie der Präsident der Verkehrskommission anerkennen auch wir voll die guten Leistungen der SBB. Der Geschäftsleitung und dem Personal gebühren Dank und Anerkennung für den stetigen Einsatz im Dienste eines gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs. Mit einigen Ausnahmen ist dies ja der Fall.

Der Bundesrat und die Verkehrskommission haben die Erwartung klar formuliert, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Entwicklung unserer Staatsbahn in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Die zu treffenden Massnahmen wurden auch genannt, wie z. B. Steigerung der Ertragskraft, Überprüfung des Leistungsangebotes, bessere Auslastung der verfügbaren Transportkapazitäten, Optimierung der heutigen Tarifpolitik.

Die Verantwortlichen der SBB haben die schwere Aufgabe, diese Begehren zu realisieren und alle Forderungen unter einen Hut zu bringen. Ich beneide sie nicht, wenn es um die Konkretisierung dieser Auflagen geht. Ich bin überzeugt, dass dies nur möglich ist, wenn die eingeleiteten Rationalisierungsmassnahmen, verbunden mit einem Personalabbau, extrem weitergeführt werden.

Hier möchte ich aber warnen. Wie ich gehört habe, sollen in Zukunft weitere Bahnhöfe geschlossen werden. Wenn ein ge-

wisser Umsatz nicht erreicht wird, sollen die Bahnschalter geschlossen werden. Diese Entwicklung ist nicht gut. Die Bahn muss der Bevölkerung dienen. Der Bahnkunde hat Anspruch auf eine angemessene Bedienung. Diese Bedienung kann nur durch ausgebildetes und freundliches Personal gewährleistet werden. Die Blechautomaten, die sich wie Sand am Meer vermehren, können nur zum Teil den Zweck erfüllen. Ein Minimum an persönlicher Beratung und Information ist auch in Zukunft zu gewährleisten, sonst werden unsere SBB zu einer ganz unpersönlichen Institution. Das muss vermieden werden. Rationalisierung ja, aber sie hat auch ihre Grenzen.

Ich bitte den Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB, diesen Aspekt in Zukunft zu beachten. Der Bahnhof gehört wie die Kirche zum Dorf. Die Kirche erhält nur dann Leben, wenn ein begeisterungsfähiger Pfarrer von der Kanzel predigt. Es würde auch beim grössten Pfarrermangel niemandem einfallen, auf der Kanzel ein Tonband zu installieren und die Wortverkündigung zu mechanisieren.

Etwas Ähnliches gilt doch auch für die Bahnhöfe, sonst wird unsere Bahn zu einer reinen Geisterbahn. Auf lange Sicht würde sich diese Entwicklung nachteilig auswirken. Die Erfahrungen mit den kondukteurlosen Zügen haben das bewiesen. Viele ältere Leute haben bekanntlich Angst, besonders zu Nachtzeiten, die Bahn zu benützen. Wartsäle werden geschlossen, WC werden geschlossen. Das macht die Bahn nicht attraktiver. Mit solchen Massnahmen wird der Umsteigeeffekt nicht gefördert.

Gleiches könnte zu den geplanten Aufhebungen von Bahnlinien gesagt werden. Auch hier bitte ich masszuhalten. Auch wenn die Bahn nicht rentiert, erfüllt sie eine ganz wichtige Funktion. Das sollten wir nicht vergessen.

Wir sind in der grossen Mehrheit auch davon überzeugt, dass die Armee nützlich und nötig ist. Niemand spricht davon, sie müsse rentieren. Nicht nur die Franken – oder besser gesagt: die Milliarden – sind in den Mittelpunkt zu stellen, sondern die Funktion und der allgemeine Nutzen einer Staatsaufgabe. Der Betrieb einer gut funktionierenden Bahn ist eine wichtige Staatsaufgabe.

Unsere Fraktion wird also dem Geschäftsbericht und den Rechnungen zustimmen, bittet aber eindringlich, bei den geplanten Rationalisierungen das Kind nicht mit dem Bad auszuschütten.

Frau Diener: «Alle Jahre wieder», könnte man beim SBB-Geschäftsbericht, bei den Rechnungen sagen. Das Ziel ist erreicht. Dann kommt das grosse Aber. Und das Aber, das wird offensichtlich von Jahr zu Jahr bei der SBB-Debatte immer grösser.

Die SBB haben Ziele zu erreichen, vorab natürlich finanzielle. Wenn wir diese betrachten, können wir festhalten, dass das Unternehmensziel erreicht wurde. Die SBB haben ihren vorgegebenen Infrastrukturbeitrag abliefern können. 37 Millionen Franken sind es dieses Jahr.

Wenn man dann die grundsätzlichen finanziellen Ziele betrachtet, dann wird das Aber schon grösser. Wir sehen, dass der Bund diesmal um rund 14 Prozent stärker belastet wird als im Vorjahr, obwohl die Verkehrseinnahmen erfreulich stiegen. Der Kostendeckungsgrad sinkt weiterhin. Das dies die Folge eines Nachholbedürfnisses bei den Investitionen einerseits ist, steht wohl fest. Andererseits kämpfen die SBB mit sehr massiven Personal- und Kapitalkosten.

Gerade die grosse Zinsbelastung ist ein immer wiederkehrendes Thema. Wir haben leider bis heute von seiten des Bundesrates noch keine Lösungsansätze gefunden, wie wir mit diesem Problem, vor allem die SBB, besser zu Rande kommen könnten. Die Frage ist, ob wir nicht einmal eine Entschuldungsaktion ins Auge fassen müssen, um die SBB aus dieser Finanzklemme zu ziehen und von der Zinsbelastung her zu entlasten.

Neben den finanziellen Zielen hatten die SBB aber eben auch noch andere Vorgaben. Und zwar sind das die Forderungen an ihr Leistungsangebot: Kundenfreundlichkeit, flächendeckend, pünktlich, umweltgerecht sind hier einige Stichworte.

Die grüne Fraktion ist der Meinung, dass diese wichtigen Qua-

litätsanforderungen der SBB nicht dem Spardruck weichen dürfen.

Wir haben gehört, dass die SBB bei ihren Linienerechnungen festgestellt haben, dass von 59 Regionalverkehrslinien 53 Linien negative Deckungsbeiträge aufzeigen. Da gibt es zwei Lösungsansätze, diesem Missstand entgegenzutreten: Es kann versucht werden, zusammen mit den betroffenen Regionen die Bahnattraktivität wieder zu steigern, um so die Auslastung zu erhöhen, und mit Schienenbussen die Personal- und Energieaufwendungen zu reduzieren, oder – was die Strategie des Bundes ist und somit auch der SBB – man kann diese Linien stilllegen und auf Busbetrieb umstellen.

Nun ist aber diese Politik eigentlich ein grundsätzlicher Widerspruch zu den Versprechungen, die man im Rahmen von «Bahn 2000» der Bevölkerung gemacht hat. Und im Rahmen der Neat-Projekte, die immense Bundesmittel absorbieren und deren neue Linien zu reinen Transitrouten werden, deren Rentabilität noch in den Sternen steht, ist die Frage nach den regionalen Bedürfnissen brisant und berechtigt.

Die grüne Fraktion stellt sich nicht generell gegen gewisse Umstellungen auf Busbetrieb, doch müssen neben Einsparungen von Finanzen auch Energiebedarf, Kundenfreundlichkeit, Zeitbedarf und Reisekomfort in die Gesamtbeurteilung miteinbezogen werden.

Die Qualität der SBB hat eben nicht nur mit höheren Reisegeschwindigkeiten oder internationalen Transitkonzepten zu tun. Herr Bundesrat, der Rückzug der SBB aus der Fläche ist ein politisches Problem und darf meines Erachtens nicht einfach nur zwischen dem BAV und der SBB-Direktion ausgehandelt werden. Das Parlament muss hier mitreden können, und ebenso müssen es die betroffenen Regionen.

Interessant in diesem Zusammenhang ist übrigens, dass nach den Umstellungen auf Busse keine Linienerechnungen mehr vorgelegt werden. Ich erachte es jedoch als absolute Notwendigkeit, dass die umgestellten Linien weiterhin auf ihre Rentabilität und Oekobilanz einerseits und auf ihre Kunden- und Benützerfreundlichkeit andererseits überprüft werden. Dies aus Gründen der politischen Transparenz. Misstrauen und Befürchtungen lassen sich nicht allein mit Schlagworten beseitigen. Transparenz und Offenlegung sind Grundvoraussetzung für eine gemeinsame Lösungsfindung der anstehenden Probleme.

Die grüne Fraktion ist für Eintreten und stimmt den Rechnungen zu.

Rutishauser: Die SVP-Fraktion hat mit Befriedigung vom Ergebnis der SBB für das Jahr 1990 Kenntnis genommen und ohne Gegenstimme beschlossen, dem Geschäftsbericht und den Rechnungen gemäss Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Erfreulich ist, dass der Ertrag im Personen- wie im Güterverkehr wiederum leicht gesteigert werden konnte. Das Personal, welches zu diesen Leistungssteigerungen beigetragen hat, verdient einen besonderen Dank.

Es ist immer wieder erstaunlich, wie z. B. bei Bahnhofumbauten der Verkehr während der ganzen Bauzeit aufrechterhalten werden kann. Sorgen machen wir uns über die Teuerungsentwicklung bei den Personalkosten und den Zinsen. Obwohl die Verkehrseinnahmen erfreulich gestiegen sind, nimmt die Belastung des Bundes um rund 99 Millionen Franken zu. Deshalb sind weitere Rationalisierungsmassnahmen notwendig und unumgänglich. Diese dürfen sich aber nicht einseitig nur auf einen Leistungsabbau in den Randregionen auswirken. Wenn im Geschäftsbericht von 53 Regionallinien, welche negative Deckungsbeiträge verzeichnen, die Rede ist, so kann dieses Problem natürlich nicht gelöst werden, indem diese Strecken an die Kantone abgetreten oder einfach stillgelegt werden.

Bei geplanten Umstellungen auf Busbetrieb ist zu beachten, dass die Bahn schneller und punktieller ist als Busse, die während Stosszeiten auf bereits überlasteten Strassen verkehren müssen. Es ist verständlich, dass sich die SBB vor allem auf die Hauptlinien zwischen den grossen Zentren ausrichten wollen. Aber auch diese Hauptlinien sind auf gute Zubringer aus den Regionen angewiesen, welche die Passagiere herbringen und wieder in die Regionen verteilen. Rationalisierungsmass-

nahmen – wie z. B. der Abbau von Schnellzughalten oder die Nichtbedienung und die Aufhebung von Stationen – sollten besser mit den Regionen und der direkt betroffenen Bevölkerung abgesprochen werden. Sinnvolle und verantwortbare zukunftsgerichtete Lösungen müssen gemeinsam mit den Regionen erarbeitet werden.

Eine gewisse Beamtenmentalität, ein Benehmen vom hohen Ross herab und fehlende Diplomatie sind oft verantwortlich dafür, dass ganze Regionen und treue Bahnkunden verärgert werden, was sich politisch für die Zukunft der Bahn negativ auswirkt. Bei den grossen bevorstehenden Investitionen für den öffentlichen Verkehr und den ständig steigenden Kosten für die Bahnen sollte dies nach Möglichkeit vermieden werden.

In unserer Region ist zu beobachten, dass konzessionierte Transportunternehmen, d. h. Privatbahnen, näher beim Volk sind und dass Regionallinien rationeller betrieben werden können, als das die SBB machen. Das soll aber nicht heissen, dass die SBB ihre unrentablen Regionallinien an die Kantone oder Privatbahnen abstossen sollen. Eine engere Zusammenarbeit mit den konzessionierten Transportunternehmen könnte aber in bezug auf Rationalisierung doch da und dort etwas bringen.

Nebenbei sei bemerkt, dass z. B. eine Privatbahn in der Ostschweiz vorgestern die Aufhebung einer Station zusammen mit der betroffenen Gemeinde mit einem Volksfest gefeiert hat. Dieses Beispiel zeigt, dass man wirksame Rationalisierungsmassnahmen durchführen kann, ohne ganze Regionen zu verärgern. Anlässlich dieses Festes wurde dann auch eine Lokomotive auf den Namen dieser Gemeinde getauft.

Nach Auffassung der SVP-Fraktion sollte die Feinverteilung von Stückgut privatisiert werden. Ebenfalls sollten bei Personalknappheit mehr Unterhalts- und Bauarbeiten statt in Eigenregie durch private Unternehmen ausgeführt werden.

Die professionelle Werbung für die SBB wird als gut erachtet. Der öffentliche Verkehr wird in Zukunft grosse Kosten verursachen. Die SBB sind auf Goodwill der Bevölkerung angewiesen. Weitere Rationalisierungsmassnahmen sind unumgänglich, aber auch hier muss um vermehrtes Verständnis bei der Bevölkerung geworben werden. Wenn nur ein kleiner Teil des Werbeaufwandes für diese Sparte aufgewendet und etwas mehr Diplomatie im Verkehr mit den von den Rationalisierungsmassnahmen betroffenen Regionen an den Tag gelegt würden, so könnte das Image unserer Bundesbahnen verbessert werden.

Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB zu genehmigen.

M. Béguelin: Le groupe socialiste prend acte du message sur les comptes 1990 des CFF et vous invite à en faire de même. Quelques commentaires sont nécessaires, qui porteront sur quatre points: les résultats dans leur ensemble, le trafic régional, la politique tarifaire et le personnel.

Résultats. Tous les objectifs fixés aux CFF par le Conseil fédéral à travers le budget ont été atteints. Les CFF ont de nouveau réalisé des records de trafic et de recettes en 1990, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, en améliorant leur productivité. Mais le Conseil fédéral n'est pas satisfait. Les dépenses de la Confédération en faveur des CFF ont augmenté dans une proportion plus forte que prévu: le dépassement, qui est de 99 millions, ne dépend pas de l'entreprise, il s'agit essentiellement de l'augmentation des frais financiers due à l'explosion des taux d'intérêt. Le Conseil fédéral veut contraindre maintenant les CFF à compenser cette évolution par des mesures de rationalisation interne encore accentuées et par des hausses tarifaires renouvelées allant au-delà du taux d'inflation.

Les mesures de rationalisation prévues visent les deux secteurs les plus faibles sur le plan du taux de couverture financière: le trafic marchandises de détail cargo-domicile et le trafic régional des voyageurs. En ce qui concerne le cargo-domicile, des études sont en cours pour le concentrer encore plus, voire même pour le supprimer. A noter que ce secteur apporte 160 millions de recettes par année et que toutes les études précédentes ont démontré que sa suppression n'améliorerait

en rien les résultats de l'entreprise. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été maintenu.

Trafic régional. Pour les lignes régionales, 53 sur un total de 59 apportent des contributions de couverture négatives. Le Conseil fédéral ordonne aux CFF d'accélérer le transfert du rail au bus en ces termes: «Nous sommes disposés à aider énergiquement les CFF lorsqu'ils réaliseront les mesures de rationalisation nécessaires, même si elles ne sont pas toujours populaires.»

Il faut noter la contradiction suivante: d'après le mandat de prestations, le Conseil fédéral paie les CFF pour assurer le trafic régional, trafic par définition non rentable. Le Conseil fédéral veut dépenser moins pour ce trafic, mais il veut que ce soient les CFF qui prennent l'initiative des transferts du rail à la route alors qu'il s'agit d'une décision évidemment politique avec des conséquences financières sur les PTT, les compagnies privées, les cantons, voire les communes.

Nous dénonçons cette façon de voir, avec d'autant plus de force que le Conseil fédéral a décidé le 29 mai de lancer la procédure de consultation sur un projet de modification de la loi sur les chemins de fer, projet qui vise à verser aux régions elles-mêmes et non pas aux entreprises les sommes destinées au trafic régional. L'idée est intéressante; elle va dans le même sens que l'étude de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, commandée par l'Etat du Valais, au sujet de la ligne Monthey-St-Gingolph. Cette étude démontre que la solution optimale pour une région donnée n'est pas dans la suppression du rail mais dans une utilisation combinée et souple des moyens de transports publics existants, rail et bus. Il faut toutefois que cette souplesse existe aussi en matière financière. Ainsi, les ordres donnés aux CFF dans le message sur les comptes 1990 d'accélérer la suppression de lignes régionales sont triplement incohérents:

Tout d'abord, le Conseil fédéral ne peut pas mandater les CFF de supprimer eux-mêmes des prestations pour lesquelles il les paie en vertu du mandat de prestations.

Ensuite, comme déjà dit, une procédure de consultation vient d'être lancée sur le financement du trafic régional par les régions et sur les conséquences qui en résulteront sur les finances de la Confédération, des CFF, des PTT et des cantons. Avant toute suppression, la moindre des choses, en l'occurrence, est d'attendre le résultat de cette procédure de consultation. Si des lignes étaient supprimées maintenant, les régions concernées pourraient à juste titre invoquer une inégalité de traitement intolérable.

Enfin, le trafic régional ferroviaire ne constitue pas seulement un problème financier, il comporte des dimensions écologiques et d'aménagement du territoire que le Département des transports ne devrait pas oublier.

Politique tarifaire. Lors de la discussion au sein de la commission, le département a laissé prévoir que les augmentations tarifaires devraient s'accélérer, voire dépasser le rythme de l'inflation. De plus, sans le dire explicitement dans le message, le Conseil fédéral laisse entendre qu'il n'a pas l'intention de maintenir les subventions introduites en 1986 en faveur des tarifs et valables jusqu'en 1992. L'argument avancé et répété est de dire que la mobilité coûte trop bon marché. Nous sommes d'accord avec ce constat. Nous nous élevons en revanche avec la dernière énergie contre la tendance qui se manifeste à n'augmenter les coûts de la mobilité que sur les transports publics, là où c'est facile, et à se contenter de déclarations gratuites quant à l'augmentation des coûts des transports privés. Je rappelle que depuis 1950 les prix du train ont augmenté beaucoup plus vite que ceux de l'utilisation de la voiture particulière, ce qui explique d'ailleurs en partie qu'actuellement 82 pour cent de la mobilité des personnes s'effectue au moyen des transports privés. Prenez le cas d'un voyage d'agrément Genève-St-Gall: le prix du billet aller-retour en première classe est maintenant de 196 francs. A ce prix-là, si vous avez une voiture, vous ne prendrez jamais le train, à deux personnes, pour effectuer un tel voyage!

Par conséquent, déjà maintenant, les prix pratiqués par les CFF n'ont rien de populaire, ce qui explique d'ailleurs le succès de l'abonnement demi-tarif. Accélérer encore les hausses de tarif serait très dangereux pour la politique du Conseil fédé-

ral, qui vise à obtenir un transfert de trafic de la route au rail. Nous vous mettons en garde, Monsieur le Conseiller fédéral. Enfin, le personnel. Un trafic record, une pénurie d'effectifs qui dure et des trains qui roulent plutôt bien: le personnel détient la clef de ce miracle. Concrètement, pour lui, cela signifie jours de congé renvoyés, heures supplémentaires systématiques, fatigue qui s'accumule. La situation paraît se détendre légèrement sur le plan des engagements; mais, sur le terrain, les signes concrets d'une normalisation des conditions de travail ne sont pas perceptibles.

Il faut relever encore un autre aspect. Depuis une dizaine d'années, les agents subissent réorganisation sur réorganisation, avec leur cortège de statistiques particulières, de perturbations du travail quotidien. Après le dix-huitième concept sur tel ou tel trafic, ou la vingt-troisième dernière nouvelle version de telle mesure de rationalisation miracle, les agents ont dépassé le stade du «ras-le-bol». Ils sourient. Je vous cite l'expression d'Einstein, qui fait fureur maintenant dans les rangs du personnel: «La théorie, c'est quand on sait tout mais que rien ne marche. La pratique, c'est quand tout fonctionne sans qu'on sache pourquoi.»

En conclusion, Monsieur le Conseiller fédéral, je me permets de vous rappeler que le chemin de fer est un moyen de transport d'autant plus performant qu'il s'inscrit dans le long terme. Il supporte mal le «stop and go» et les mesures contradictoires. Le groupe socialiste vous demande instamment de vous en souvenir lors de l'élaboration du budget 1992.

Ammann: Als SP-Sprecher deutscher Zunge möchte ich vorausschicken, dass ich die Ausführungen meines Vorredners und Fraktionskollegen Béguelin zum Rechnungsabschluss, zur Tarifgestaltung sowie zur Personalpolitik vollumfänglich unterstütze.

Während vieler Jahre hatte ich nun Gelegenheit, mich als ehemaliger Eisenbahner in der Verkehrskommission und im Ratsplenum u. a. auch zur Lage und Entwicklung der SBB zu äussern. Vielleicht haben Sie sich manchmal gewundert, weshalb ich mich dabei stets recht eingehend mit Fragen des regionalen Personenverkehrs befasst habe. Ich meine, wir Politiker und Politikerinnen hätten uns nicht fast ausschliesslich mit Problemen zu beschäftigen, die ohnehin im Brennpunkt des öffentlichen Interesses stehen, wie z. B. der Alpentransit, sondern wir sollten den Finger frühzeitig gerade auf jene wunden Punkte legen, die oft so lange unterschätzt und vernachlässigt werden, bis der Handlungsbedarf riesengross geworden ist. Die beste Illustration dazu bietet die bundesrätliche Botschaft auf Seite 13, wo nach jahrzehntelangem Auslaufbetrieb auf vielen Regionallinien über deren teils erschreckend tiefe Kostendeckungsgrade geklagt wird. Der Kurzschluss, angesichts der offenbar meist negativen Deckungsbeiträge, diese Linien auf erheblich günstigere Bahnersatz-Busbetriebe umzustellen, erscheint ebenso naheliegend wie fragwürdig. Eine bestimmte Regionallinie fünfzig Jahre lang herunterzuwirtschaften, um ihr dann mit einer ersten Linienfolgsrechnung die Existenzberechtigung abzusprechen, zeugt meines Erachtens von einer gehörigen Portion Zynismus.

Da wäre vieles zu hinterfragen:

1. Wie wird beim Verbundbetrieb SBB der Zubringernutzen der Regionallinien für die Hauptlinien gewichtet?
2. Wann wurden letztmals grössere und rentable Rationalisierungsinvestitionen vorgenommen?
3. Wie gross ist das Optimierungspotential einer solchen Linie, wenn auf teuren technischen Perfektionismus verzichtet wird?
4. Welches sind die Auswirkungen von allfällig entstehenden Lücken in unserem Schienennetz in bezug auf angrenzende Privatbahnen (KTU), auf den Wagenladungsverkehr Cargo Rail sowie auf das Cargo Domizil?
5. Könnte eine von der Umstellung bedrohte SBB-Linie nicht viel kundenfreundlicher, personal- und kostensparender durch eine KTU betrieben werden?

Fragen über Fragen. Nochmals: Wir sind für eine kundenbezogene Optimierung, nicht aber für die Liquidierung des schienengebundenen Regionalverkehrs. Dazu braucht es mehr Kooperation, mehr Fantasie und mehr Ausdauer von allen Beteiligten. Wenn die soeben in die Vernehmlassung gegangene

Revision des Eisenbahngesetzes dazu führen würde, dass Entscheide über die Betriebsgestaltung im regionalen Personenverkehr künftig vermehrt vor Ort und unter Mitwirkung der direkt Betroffenen gefällt werden könnten, so wäre dies ein positiver Ansatz.

Die Bundesbahnen und ihre Bediensteten an der Front, aber auch das zuständige Departement haben für die oft unter schwierigsten Umständen erbrachten Leistungen im Berichtsjahr unsere vollste Anerkennung verdient. Dies gilt indessen nicht für den Abschnitt über den regionalen Personenverkehr in der vorliegenden Botschaft, der allzu schönfärberisch das Loblied auf die Busbetriebe singt. Die Regionen und die Verkehrsbenützer sind sehr wohl selbst in der Lage, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander abzuwägen. Aufgabe des Bundes aber ist es, die dazu nötigen gesetzlichen und finanziellen Entscheidungsgrundlagen zu schaffen.

Besinnen wir uns wieder vermehrt auf den Zweckartikel 3 des SBB-Gesetzes. Danach haben die Bundesbahnen nicht irgendeiner Betriebs-, sondern unserer Volkswirtschaft zu dienen. Die Weisungen des Bundesrates über die regionalpolitische Koordination der Bundestätigkeit vom 26. November 1986 verpflichten die eidgenössischen Anstalten und Betriebe zudem, bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die wirtschaftlich benachteiligten und peripheren Gebiete unseres Landes zu fördern und zu stärken. Ich bitte Sie im Namen unserer Fraktion um Zustimmung zum vorliegenden Bundesbeschluss und appelliere in diesem Sinne ein letztes Mal an Sie: Tragt Sorge zu den SBB! Veillez aux intérêts des CFF! Prendesi cura delle Ferrovie Federali Svizzere! Hagies quitau dalla viafiera federala svizra!

M. Theubet: Les comptes des CFF pour 1990 sont encore équilibrés, atteignant ainsi l'objectif budgétaire, mais ils vont en se détériorant à une allure qui ne laisse pas de nous inquiéter. Il faut néanmoins saluer les efforts fournis par la direction et le personnel des CFF durant l'année écoulée, efforts sinon couronnés de succès, du moins récompensés par l'augmentation du nombre des voyageurs et par celle du tonnage des marchandises transportées.

Malheureusement, les charges croissent plus rapidement que les produits, à l'instar d'autres entreprises du même type et même de certaines collectivités publiques, ce qui, à court terme, va nous conduire dans une impasse. Il est évidemment très difficile de maîtriser la croissance des charges, celle-ci résultant principalement du renchérissement et de la hausse des taux d'intérêts, alors que les produits, eux, sont freinés par le ralentissement de la conjoncture. Le groupe démocrate-chrétien partage donc l'avis du Conseil fédéral qui entend contenir cette évolution en demandant aux CFF d'améliorer encore le rendement par l'application aussi rapide que possible du train de mesures 1990-1994 qui devra être complété si nécessaire. Il importe aussi de renforcer les possibilités de rationalisation et de réexaminer l'offre de prestations notamment dans le trafic voyageurs de fin de journée. Les fruits déjà portés par certaines actions de marketing, par la promotion du ferroutage notamment, montrent la voie à suivre.

En revanche, le groupe démocrate-chrétien est un peu plus réservé en ce qui concerne l'augmentation des produits par des ajustements de tarif trop rapprochés. Les hausses de tarif ne devraient pas, à notre avis, dépasser le renchérissement si elles ne correspondent pas à des améliorations de l'offre. Les précisions apportées en commission à ce sujet ne nous ont pas complètement rassurés en regard des données actuelles. Reste bien évidemment à trouver une ou des solutions pour le financement de RAIL 2000 et des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Vu l'importance de ces investissements et compte tenu du fait qu'il s'agit de travaux de rattrapage, il nous paraît indiqué d'en étaler les amortissements le plus possible, c'est-à-dire sur plusieurs générations. Il convient aussi d'examiner, dans le contexte plus général des charges incombant à la Confédération, quelle est la part maximale qui peut être affectée aux transports publics. Comparativement à celle supportée par les autres pays européens, cette charge relative est tout à fait supportable pour nous, selon la direction de notre

régie. Avis un peu plus nuancé du département responsable qui estime qu'avec 260 francs par habitant cette charge doit être considérée comme une limite au-delà de laquelle de sérieux problèmes pourraient se poser, auxquels le Parlement devrait apporter rapidement réponse. Dans de telles conditions, nous devons faire ou refaire certains choix, revoir certaines priorités, ou alors force sera bien de faire admettre aux usagers que, si l'on veut des transports publics performants, il faut en payer le prix.

La sécurité ferroviaire étant un point sensible pour tous, nous sommes satisfaits de savoir qu'elle figure toujours en tête des préoccupations de la direction des CFF qui vient d'établir un rapport à ce sujet. Comme la plupart des groupes qui se sont exprimés, nous demandons davantage de transparence sur les problèmes pendants. Il est souhaité entre autres que, pour le prochain budget, des chiffres plus significatifs soient dégagés au titre des investissements ordinaires ou de RAIL 2000, en vue d'attribuer certaines parties de projet. Enfin, nous estimons opportun que le nouveau mandat de prestations prévoie d'accroître la responsabilité des CFF, non seulement pour les objectifs de l'entreprise mais aussi et surtout pour leur répercussion sur la charge de la Confédération.

Pour l'heure, le groupe démocrate-chrétien accepte le rapport de gestion et les comptes pour 1990, ainsi que le postulat relatif à la collaboration entre les CFF, les PTT et les entreprises concessionnaires de transport.

Dreher: Die einzige Kritik, die ich am Jahresbericht der SBB zu üben habe, ist der Jahresbericht selbst: Ein hochdefizitäres Unternehmen sollte seine Zahlen nicht in einer Weise präsentieren, wie wenn es den Aktionären 20 Prozent Dividende zahlen würde.

In der Sache selbst haben die Zahlen ein klares Bild vermittelt. Der Aufwand zu Lasten der Bundeskasse ist von 1987 bis 1990 um 561 Millionen Franken gestiegen. Ein Ende dieser Preispirale auf Kosten des Steuerzahlers ist nicht abzusehen. Deutschland, Japan haben es vorgemacht: Die günstigen Tarife führten dazu, dass die Sanierung unvermeidlich wird, wenn der Steuerzahler seine Mitwirkung verweigert. Ich schliesse nicht aus, dass auch in der Schweiz dieser Tag kommen wird.

Der Kostendeckungsgrad ist weiter rückläufig. Das ist ebenfalls eine Tatsache, die nicht zur Hoffnung berechtigt, dass sich etwas an dieser Entwicklung ändern wird.

Wenn ich die heutige Diskussion verfolge und resümiere, dann hören wir in etwa das gleiche, was hier in den letzten vier Jahren jeweils vorgetragen wurde, nämlich dass geeignete Massnahmen zu treffen seien, um die Lage zu ändern, dass die heutigen Tarife optimiert werden müssen, dass die Ertragskraft gesteigert werden müsse. Wenn ich in der Leitung der SBB wäre, wüsste ich nur zwei Möglichkeiten, um das zu erreichen, und das wurde politisch bereits im voraus verworfen, nämlich: Sie haben gehört, dass 56 Prozent des Aufwandes unserer Staatsbahn auf das Personal entfallen, d. h. dass es nur zwei Lösungen geben kann: Löhne zu drücken oder Personal abzubauen.

Seien wir doch realistisch: Die grossen Bahnhöfe sind in den Zentren. Da schlägt sich die Staatsbahn mit Banken, Post, Versicherungen usw. um das Personal. Um das Personal zu kriegen, muss sie attraktive Löhne bieten. Etwas anderes ist nicht möglich. Folglich bleibt nur die Rationalisierung: Aufhebung von bedienten Stationen, Stilllegung von Nebenlinien, und zwar im grossen Stil. Wo ein Bus die Transportversorgung sicherstellen kann, braucht es keine Bahn. Das haben uns viele Länder vorexerziert, in Deutschland beispielsweise geht das ausgezeichnet. Die Kosten können so gesenkt werden.

Wenn es darum geht, die Strecke Winterthur-Stein am Rhein – eine dieser Nebenlinien – stillzulegen, dann bricht der Volksaufstand aus. Aber diejenigen Leute, die sich für die Beibehaltung der Linie äussern, fahren mit ihrem Personenwagen, wenn sie sich irgendwohin verschieben müssen. Das ist doch ein weiteres Faktum.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist von 16 Prozent im Jahre 1970 auf 11,6 Prozent im Jahre 1988 zurückgegangen. Das ist ebenfalls eine Tatsache,

die wir nicht wegdiskutieren können. Folglich müssen wir doch erwarten, dass die Staatsbahn ihre Aktivitäten dort konzentriert, wo die gut zahlenden Kunden anfallen: Schnelle Verbindungen zwischen den Zentren, aber nicht halbstündige Taktfahrpläne. Zwischen Zürich und Genf haben Sie einen Wirtschaftsraum von 3,5 Millionen, nicht von 12 Millionen wie im Ruhrgebiet. Das Reisebedürfnis steigt nicht mit der Zahl der angebotenen Kurse.

Nebenlinien sind unrentabel, müssen stillgelegt werden. Was ich von der SBB-Führung erwarte, ist die Erarbeitung eines Konzepts, einer Vorlage «SBB in den schwarzen Zahlen». Dann kann nämlich die Diskussion neu beginnen. Wir schreiben dauernd die Fakten weiter, wie sie sich aus der Vergangenheit ergeben haben.

Zur «Bahn 2000»: Wie wollen wir die Bahn benützen, wenn wir an den grossen Bahnhöfen nicht parkieren können? Ich erinnere Sie daran: Vor der Volksabstimmung HB Süd-West – das ist nicht die Schuld der SBB – wurde das Argument verwendet, man habe die Zahl der Parkplätze reduziert. So etwas ist doch Vogelfutter für die Kuckucksuhr!

Wir haben gehört: Rationalisierung ja, aber sie habe ihre Grenzen. Ja, wer bezahlt dann die Differenz? Das ist doch die etatistische Betrachtungsweise von Leuten, die noch nie einen Franken in eigener Verantwortung verdienen mussten. Ich habe dafür keine andere Erklärung.

Die «unpersönliche Geisterbahn» ist natürlich die Folge. Aber: 1970 wurde von der New Jersey Port Authority eine 30 km lange Schnellbahn aus dem Süden des Staates New Jersey ins Zentrum von Philadelphia eröffnet, ohne einen einzigen Kondukteur, sondern mit automatischen Drehkreuzen, fernsehüberwacht, nirgendwo eigentliches Betriebspersonal. Diese Bahn ist hochrentabel. An jeder Station gibt es 500 bis 1000 Parkplätze. Unter diesen Bedingungen würde man die Bahn wahrscheinlich auch bei uns häufiger benutzen.

Ein Letztes zu den tarifarischen Massnahmen: Wo wollen Sie eigentlich noch die Preise steigern, wenn ein Erstklassbillet zu vollen Taxe von Küssnacht nach Bern 101 Franken kostet? Wollen Sie in Zukunft 120 Franken bezahlen, während die Benzinkosten für eine einigermaßen auskömmliche Limousine bei vielleicht 40 Franken liegen? Hier gibt es eben ein politisches Korsett, das zuerst gesprengt werden muss, damit die SBB unternehmerisch agieren können.

Bundesrat **Ogi**: Die SBB haben 1990, nach den Zahlen und nach ihren Vorgaben zu schliessen, die unternehmerischen Zielvorstellungen erreicht.

Herr Präsident Zwygart hat es treffend formuliert: In seinen Ausführungen, für die ich bestens danken möchte, hat diese Rechnung eine zu anerkennende und eine kritische Seite respektive Kehrseite.

Die positiven Aspekte der Rechnungen wurden bereits erwähnt. Ich möchte deshalb nur in einigen Worten zusammenfassend folgendes festhalten:

Der Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken, den Sie fixiert haben, konnte abgeliefert werden. Ein kleiner Ertragsüberschuss von 2,7 Millionen Franken wurde darüber hinaus erwirtschaftet. Der Güterverkehr wuchs um 2 Prozent und der Personenverkehr um 1,65 Prozent. Wichtig ist, dass der Personalbestand praktisch gleich blieb; er hat sich nur um 1 Prozent erhöht.

In dieser Debatte wurde vielleicht zu wenig betont, dass die SBB in wichtigen Einzelbereichen starke Zunahmen ihrer Leistungen verzeichnen. Die S-Bahn wurde eröffnet; sie hat die Nachfrage um 20 Prozent steigern können. Der Huckepack-Verkehr hatte einen Mengenzuwachs von 18 Prozent. Man könnte hier sagen: «Es taget langsam» – langsam, aber sicher. Beim Ertragswachstum ist ein Plus von 32 Prozent in bezug auf diesen Huckepack-Verkehr zu verzeichnen.

Also wurden – wir wollen gerecht und fair sein – die Ziele erreicht. Ich möchte dem Personal der SBB, den 38 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, für ihre grosse und einsatzfreudige Leistung auch bestens danken.

Die Kehrseite darf aber auch nicht unerwähnt bleiben: Die Bundesleistung an die SBB ist im Jahre 1990 bei 1,7 Milliarden oder 1700 Millionen Franken angelangt. Das sind 99 Millionen

Franken mehr als budgetiert, was 260 Franken pro Kopf der Bevölkerung ausmacht. Also haben wir wiederum eine Steigerung im Vergleich zu den Vorjahren, denn 1988 waren es rund 220 Franken pro Kopf der Bevölkerung.

Der Kostendeckungsgrad der SBB – Herr Weber hat ihn erwähnt – sank erneut. Er beträgt 1990 nur noch 80 Prozent.

Was uns, dem Bundesrat, bei diesen Rechnungen 1990 vor allem Sorgen bereitet, das sind die galoppierenden Personalkosten. Sie wachsen überdurchschnittlich stark, im Jahre 1990 über 8 Prozent. Heute verschlingen die Personalkosten sage und schreibe 3 Milliarden Franken oder 56 Prozent des Gesamtumsatzes der SBB. Wir stellen die überdurchschnittliche Steigerung seit Jahren fest.

Hier muss ich mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, dass die SBB diese Entwicklung nicht steuern können. Sie können nicht Einfluss nehmen, denn diese Entwicklung ist von der eidgenössischen Personalpolitik abhängig. Das Dilemma der SBB ist, dass ihre Erträge nicht im gleichen Umfang wachsen können. Die Kostenschere öffnet sich immer mehr.

Das gleiche Bild müssen wir für die Folgekosten der Investitionen zeichnen. Es geht hier um die Abschreibung und die Zinsen. Diese beiden machen 1990 zusammen 1,058 Milliarden Franken oder 1058 Millionen Franken aus. Das ist ein Fünftel des Umsatzes und eine Steigerung von 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch hier haben die SBB, der Bundesrat wenig Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. Aber wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass das Zinsniveau in Zukunft kaum zurückgehen wird, dass aber das Investitionsvolumen nach den Zielen der SBB von 2 Milliarden Franken im Jahre 1990 auf 3,3 Milliarden Franken im Jahre 1996 wachsen wird, bezogen auf die vorgesehenen Investitionen (neben den ordentlichen Investitionen) vor allem für «Bahn 2000» und den Huckepack-Korridor am Gotthard, aber ohne den Basistunnel und auch ohne «Cargo 2000».

Auch bei diesen Kapitalkosten muss ich es noch einmal sagen, dass die SBB nicht frei sind: Ihre Manövrierfähigkeit ist hier äusserst begrenzt, denn einerseits vollziehen sie die politischen Beschlüsse, die Sie vorgeben, und andererseits sind sie dem Kapitalmarkt unterworfen. Diese Auseinandersetzung mit den Rechnungen müssen wir in Zukunft noch ernster nehmen, weil der nächste Leistungsauftrag für die SBB schon bald zu diskutieren sein wird.

Herr Nationalrat Ammann hat es viersprachig sehr schön formuliert in diesen Saal gerufen: die SBB sind viel zu wichtig, als dass wir sie zum Aschenputtel werden lassen dürften. Auf der andern Seite sind natürlich viele Zahlen für uns alarmierend. Die Umsetzung des Massnahmenprogramms bereitet uns sehr grosse Schwierigkeiten. Es zeigt sich, dass die beschlossenen Massnahmen zur Ertragsverbesserung nicht genügen. Das möchte ich ganz klar und deutlich sagen.

Einige haben verlangt, dass wir alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation, nämlich die zusätzliche Umstellung, konsequent durchziehen sollen. Andere haben gesagt, es dürfe kein Abbau in der Fläche stattfinden. Einige wollen auch die Bedienungsaufhebung von Stationen: Herr Dreher hat davon gesprochen; Herr Dünki will die Bedienung von Stationen beibehalten.

In dieser Situation sind die SBB in einem Spagat. Die einen wollen rationalisieren, abbauen, verbessern; die andern wollen den Abbau in bezug auf die Dienstleistungen für die Fläche verhindern.

In dieser Situation sehen Sie, dass wir bei der Durchsetzung dieser schwierigen Rationalisierungsmassnahmen, die wir aufgrund der Zahlen der Rechnungen 1990 angehen müssen, auf sehr grossen politischen Widerstand stossen. Es ist sehr viel Gegenwind und wenig Verständnis vorhanden.

In dieser Ausgangslage hat Herr Rutishauser zu Recht gefordert, dass die SBB etwas diplomatischer vorgehen sollten. Diplomatie ist gefragt; Frau Diener hat von Offenheit und von Transparenz gesprochen. Ich stimme dem absolut zu. Ich darf auch sagen, dass wir vom Departement versucht haben, Offenheit zu signalisieren, Transparenz zu zeigen, nicht zuletzt mit den Richtlinien über die Gestaltung des regionalen Personenverkehrs. Die Damen und Herren, die sich dafür interessiert haben, besitzen diese Richtlinien.

Wenn Herr Béguelin sagt, wir würden eine Stop-and-go-Politik betreiben, muss ich sagen: Das «go» haben Sie im Prinzip gegeben. Wir haben den politischen Auftrag. Das «stop» kommt von den Widerständen der Regionen, die diese Massnahmen nicht hinnehmen wollen. Es ist also keine Stop-and-go-Politik, die wir betreiben. Das «go» war Ihr Befehl. Das «stop» ist die Tatsache, dass wir solche Vorhaben nicht realisieren können. Jetzt möchte ich Sie noch etwas nachdenklich stimmen und einige Zahlen vorbringen, die Ihnen aufzeigen, wie es in der Bedienung der Fläche aussieht. Zum Gesamtdeckungsbeitrag von 425 Millionen Franken von 59 Linien tragen deren 10 einen Anteil von 98 Prozent oder 417 Millionen Franken bei. Die 10 besten Linien in diesem Land sind Thun–Bern–Basel/Zürich (96 Millionen), Basel–Chiasso (68 Millionen), Basel–Zürich (42 Millionen), Lausanne–Iselle (36 Millionen), Lausanne–Thun (36 Millionen), Zürich–Flughafen–Winterthur (31 Millionen), Genf–Lausanne (30 Millionen), Zürich–Chur (29 Millionen), Biel–Olten (24 Millionen) und Genf–Lausanne–Biel (21 Millionen). Das sind die besten Linien, die wir bei den SBB haben, und das sind die Gesamtdeckungsbeiträge, die geleistet werden.

Die fünf schlechtesten Linien möchte ich Ihnen aber auch bekanntgeben: Es sind dies die Linien Schaffhausen–Romanshorn–Rorschach (minus 5,6 Millionen Franken), Aarau–Brugg–Lenzburg–Wohlen–Arth–Goldau (minus 5,2 Millionen Franken), Stein–Koblentz–Bülach–Winterthur (minus 5,2 Millionen Franken), Delémont–Sonceboz–Biel (minus 2,8 Millionen Franken) und Aarau–Suhr–Lenzburg–Wettingen (minus 2,2 Millionen Franken). Das sind die fünf schlechtesten Linien in bezug auf die Deckungsbeiträge.

Bei den fünf Linien mit dem höchsten negativen Deckungsbeitrag in Prozenten des Umsatzes, wobei der Deckungsbeitrag den Ueberschuss der Erlöse über die direkten Kosten darstellt, möchte ich Ihnen auch einige Prozentzahlen geben: Val-orbe–Le Pont (1380 Prozent minus), Wetzikon–Hinwil (603 Prozent minus), Sissach–Läufelfingen–Olten (543 Prozent minus), Beinwil–Beromünster (432 Prozent minus) und Lenzburg–Wettingen (307 Prozent minus).

Ich habe Ihnen diese Zahlen bewusst gegeben, damit Sie sich in Anbetracht der Rechnungen Gedanken darüber machen, ob es nicht dringend notwendig ist, hier etwas zu unternehmen.

Ich möchte Ihnen auch noch sagen, dass die Deckungsbeiträge von total 425 Millionen Franken nach Zugsgattungen wie folgt aussehen: Nur der IC und EC sind mit 336 Millionen Franken interessant. Die Schnellzüge haben einen Beitrag von 199 Millionen. Die Regionalzüge hingegen fahren 110 Millionen Franken Defizit ein. Mit Ausnahme von sechs Regionallinien fahren heute alle Regionalzüge im Jahreskumulativ negative Deckungsbeiträge ein. Das heisst, dass dort die Grenzkosten höher sind als die Bruttoerlöse. Die besten, diejenigen, die die Ausnahme machen, sind: Zürich–Affoltern–Zug, Zürich–Flughafen–Altstetten–Wollishofen, Zürich–Meilen–Rapperswil, Zürich–Uster–Rapperswil, Zürich–Flughafen–Kloten–Winterthur sowie Schaffhausen–Winterthur.

Die schlechtesten Deckungsbeiträge von Schnellzügen haben die Linien: Les Verrières–Travers–Neuenburg, La Chaux-de-Fonds–Biel, Delle–Delémont, Bellinzona–Locarno, Aarau–Lenzburg–Wohlen–Arth–Goldau, Stein–Koblentz–Bülach–Winterthur, Schaffhausen–Romanshorn–Rorschach, Ziegelbrücke–Glarus–Linthal und Wil–Wattwil. Ich musste Ihnen das einmal sagen, damit Sie zu Hause vielleicht nachdenken, wie wir aus dieser schwierigen Situation herauskommen könnten.

Noch etwas zur Seetal-Bahn, die Herr Nationalrat Weber angesprochen hat und die in diesen Kontext hineinpasst. Die Seetal-Bahn lässt sich nicht vergleichen mit irgendeiner Umstellungsbahn mit äusserst wenig Verkehr. Bei der Seetal-Bahn geht es um die Sanierung – hören Sie gut zu! – von 500 Niveauübergängen auf 50 km Strecke. Die Kosten für die Sanierung liegen – das muss der Bundesrat zugeben – sehr, sehr hoch. Die Kantone haben aber namhafte Beiträge zu leisten. Die Arbeiten werden in Etappen auf mehrere Jahre verteilt ausgeführt.

Das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Bahn sieht nicht gut

aus. Ich muss das zugeben. Die durchschnittliche Auslastung wird möglicherweise 16 bis 20 Prozent betragen. Jetzt haben Sie Vergleiche mit einige Zahlen. Dazu kommen – das ist für mich das grosse Problem, Herr Nationalrat Weber – alte politische Versprechungen an die Kantone und der Umstand, dass die beiden betroffenen Kantone Luzern und Aargau diese Bahn wollen. Der Bundesrat wird gegen Ende Jahr in Anbetracht auch der Schwierigkeiten und der Zahlen einen Grundsatzenscheid fällen müssen.

Ich komme zum Schluss und ziehe folgendes Fazit: Rechnungen und Geschäftsbericht 1990 der SBB sollen für uns und für Sie nie Routine werden. Denn: «Wer die Vergangenheit nicht kennt, kann die Zukunft nicht in den Griff bekommen», sagte einmal Golo Mann. Ich bin also dankbar, wenn Sie mit uns und mit den Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen jedes Jahr kritisch, aber fair verfahren und das Grossunternehmen SBB auch kritisch unter die Lupe nehmen.

Die SBB 1990 will ich wie folgt zusammenfassend charakterisieren:

1. höhere Leistungen des Personals,
 2. sinkende Kostendeckung,
 3. starke Steigerung der Investitionen (Tendenz weiter zunehmend, macht Sorgen),
 4. die Grundlagen für Ertragsverbesserungen und Kapazität-zunahmen sind gelegt,
 5. die Vorarbeiten für die Grossvorhaben «Bahn und Bus 2000» sowie Alpentransit hat man im Griff,
 6. der hohe Preis für den Bund und die Steuerzahler ist die Sache immer noch wert, aber die politische Schallgrenze in bezug auf die Kosten der SBB wird man bald erreichen.
- Helfen Sie mit, dass wir sie nicht überschreiten!

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

109 Stimmen

2 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

SBB Geschäftsbericht und Rechnungen 1990

CFF. Gestion et comptes 1990

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	878-885
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 953

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.