

Rechts gewährleisten könne, ist auf das Problem des Zeugnisverweigerungsrechts deshalb nicht ohne weiteres übertragbar, weil das Schweigen des Zeugen die Rechtsfindung und die Durchsetzung des Rechts in Grenzfällen geradezu erschweren kann. Die Frage der verfassungsgerechten Lösung zwingt uns demzufolge zu zusätzlichen Abklärungen.

Ich mache auch darauf aufmerksam, dass die Einführung eines Zeugnisverweigerungsrechts für Journalisten schlechthin ein rechtspolitischer Entscheid von grosser Tragweite sein wird. Die Tatsache, dass die Kantone im Strafprozessrecht – und auf das Strafprozessrecht und Strafrecht kommt es vor allem an – ein solches Recht nicht eingeführt haben, zeigt, dass eine positive Beurteilung dieser Zielvorstellung des Motionärs und Ihrer Kommission zurzeit noch nicht Allgemeingut ist.

Teilweise anders ist die Situation im Zivilrecht, im Zivilprozess. Da kennt zum Beispiel der Kanton Luzern ein Zeugnisverweigerungsrecht der verantwortlichen Redaktoren. Und im Anschluss an das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes findet sich eine solche Bestimmung auch in neueren kantonalen Erlassen. International liegen die Dinge ähnlich. Die Bundesrepublik Deutschland kennt ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht, das, wie wir bisher feststellten, offenbar keine gravierenden Nachteile hat. Österreich hat seit kurzem eine ähnliche Regelung eingeführt. Auf der anderen Seite wurde zum Beispiel in den Vereinigten Staaten, einem Land, dessen Auslegung der Pressefreiheit sicher positiv gewürdigt werden kann, ein verfassungsrechtliches Privileg für einen Reporter nicht anerkannt, und das scheint zurzeit geltende Praxis zu sein. – Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Sache Farber/«New York Times».

Sie sehen, dass auch hier verschiedene Probleme sorgfältig ausgelotet werden müssen. Die Initiative Bäumlin strebt übrigens dasselbe Ziel an, allerdings ausschliesslich im Bereich des strafrechtlichen Geheimnisschutzes. Insofern sind Initiative und Motion, um die wir hier ringen, geradezu aufeinander abgestimmt. Die Kommission des Nationalrates zur Behandlung der Initiative Bäumlin will ja, wie Sie wissen, ihrerseits das Geschäft erst in Kenntnis der Mediengesamtkonzeption weiterbehandeln. Es geht also Ihrer Kommission ähnlich wie dem Bundesrat, der über alle Tatbestands- und Rechtsunterlagen verfügen will, bevor er dem Parlament einen Entscheid beantragt. Ich darf auch darauf hinweisen, dass der Nationalrat mit der Initiative Bäumlin das Instrument hat, um den Problembereich aus der Sicht des Parlamentes weiter zu behandeln, auch wenn wir hier diesen Punkt bloss als Postulat entgegennehmen.

Sie spüren aus der Antwort zu diesem Punkt, dass der Bundesrat vor dieser schwierigen Frage keineswegs kneift. Wir werden im Bericht zur Mediengesamtkonzeption Unterlagen – auch verfassungsrechtlicher Art – miteinbringen, und wir werden dann zumal Verfassungs- und Gesetzeslösungen ausformulieren können. Ich muss mir aber die Art und Weise, wie das geschehen kann – um allen Interessen zu dienen und damit dem Staat als Ganzes –, vorbehalten. Gewisse Dinge sind noch nicht ganz reif.

Ich bin dankbar, dass ich in diesem Zusammenhang die Hauptpunkte, um die es dem Motionär geht, hier in erweiterter Form und auch mit Hinweisen auf das, was wir bisher schon in die Wege geleitet haben, noch einmal sichtbar machen konnte. Arbeitsmethodisch – und hier teile ich die Meinung von Herrn Bäumlin nicht – drängt es sich sicher auf, dass wir Ihnen Vorschläge erst in Kenntnis aller Unterlagen unterbreiten. Dies drängt sich auch aus «betriebswirtschaftlichen» Gründen auf. Sie verlangen ja als Oberaufsichtsbehörde mit Recht, dass wir «betriebswirtschaftlich» sinnvoll arbeiten, ähnlich wie man das ja auch in Ihren Unternehmungen zu tun hat.

Fazit: Es ist hier ein Problembereich von grösster staatspolitischer Tragweite angesprochen. Wir werden Lösungen finden, gemeinsam mit Ihnen, die Fortschritte ermöglichen. Noch einmal rufe ich Ihnen in Erinnerung, dass auch die hier

verlangte grössere Freiheit gepaart bleiben wird mit noch grösserer Verantwortung der handelnden Personen.

**Vizepräsident:** Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird die Motion aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall. Die Motion ist angenommen.

*Überwiesen – Transmis*

79.062

## **SBB. Leistungsauftrag 1980** **Définition 1980 de l'offre des CFF**

Siehe Jahrgang 1981 Seite 1186 – Voir année 1981 page 1186

Beschluss des Ständerates vom 27. Januar 1982

Décision du Conseil des Etats du 27 janvier 1982

*Differenzen – Divergences*

**B**

**Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen**

**Arrêté fédéral concernant le contrat d'entreprise 1982 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public non rentables.**

**Art. 1 Abs. 2, 2, 3 Abs.3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 1 al. 1, 2, 3 al. 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Bremi, Berichterstatter:** Im Abschnitt A, beim Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, ist keine Differenz entstanden. Es sind deshalb auch keine weiteren Bemerkungen nötig.

Differenzen sind ausschliesslich entstanden im Abschnitt B, beim Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 82.

In Artikel 1 ist eine unseres Erachtens kleine redaktionelle Änderung vorgenommen worden. Wir stimmen ihr zu und haben dazu keine weiteren Bemerkungen.

**M. Loetscher, rapporteur:** En ce qui concerne les divergences qui nous opposent à la commission et au Conseil des Etats, certaines sont d'ordre purement rédactionnel. C'est ce qui concerne l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté B. Votre commission avait déterminé cet article de la façon suivante: «Ils ne fournissent des prestations de services publics que si le contrat d'entreprise», alors que le Conseil des Etats dit simplement: «Ils fournissent des prestations de services publics si le contrat d'entreprise». La modification est donc purement rédactionnelle. La commission se rallie à la proposition du Conseil des Etats.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 4**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Festhalten

*Minderheit*

(Ammann-St. Gallen, Chopard, Darbellay, Gloor, Loetscher, Meier Werner, Spiess, Wagner, Weber-Arbon)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 4**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Maintenir

*Minorité*

(Ammann-Saint Gall, Chopard, Darbellay, Gloor, Loetscher, Meier Werner, Spiess, Wagner, Weber-Arbon)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Meier Werner, Sprecher der Minderheit:** Wie Sie der Fahne entnehmen können, stellt eine Minderheit den Antrag, beim Artikel 4 der Version des Bundesrates zuzustimmen. Ich möchte dazu sagen, dass der Text des Bundesrates nach Meinung der Kommissionsminderheit der zweckmässiger Text, die bessere Bestimmung ist, als was die Mehrheit vorschlägt. Ich möchte die fraglichen Punkte hier kurz erwähnen. In diesem Artikel 4 wird gesagt: «...richten ... die Preis- und Mengenpolitik auf die jeweilige Konjunktur- und Marktlage aus, um im Rahmen der Kapazitäten einen grösstmöglichen Verkehrsanteil und längerfristig wieder volle Kostendeckung zu erzielen». Man kann sich wohl die Frage stellen, wie «im Rahmen der Kapazität» zu interpretieren ist. Aber ich glaube, der Bundesrat hat sich das richtig überlegt. Es geht ja lediglich darum, im Rahmen vorhandener Kapazitäten etwas zu unternehmen. Der zweite Punkt («einen grösstmöglichen Verkehrsanteil zu erzielen») ist ein grundsätzlich richtiges verkehrspolitisches Anliegen. Es entspricht auch dem Wesen und den Empfehlungen der GVK. Dass man diese Politik verlassen will, ist für mich unverständlich. Das bedeutet an sich nichts anderes als jetzt schon eine Absage an die GVK, die zu einem gegebenen Zeitpunkt zu beraten sein wird. Ich möchte hier darauf hinweisen, dass es ja nicht nur um nackte Zahlen geht. Selbstverständlich spielt es eine Rolle, dass wir nun gemeinsam versuchen, die SBB nach Möglichkeit aus den roten Zahlen herauszuführen. Es gibt aber noch andere politische Anliegen. Im Zusammenhang mit Bundesfinanzfragen hat man kürzlich zu Recht am Fernsehen die Frage aufgeworfen: Sind wir eigentlich alle nur noch stigmatisiert von den roten Zahlen des Bundes, und unterlassen wir es, andere politisch wichtige Fragen anzugehen? Was die SBB betrifft, geht es eben doch in hohem Masse auch um wichtige andere Probleme. Ich erwähne nur das Energieproblem und das Umweltschutzproblem. Wenn wir darauf verzichten, den SBB zu empfehlen, einen grösstmöglichen Verkehrsanteil im Wagenladungsverkehr zu erzielen, betreiben wir eine falsche Energie- und Umweltschutzpolitik. Sodann sagt der Bundesrat, die SBB sollten im Wagenladungsverkehr längerfristig wieder die volle Kostendeckung erzielen, während die Mehrheit der Kommission die Formulierung einbringen will, dieses Ziel sei nach Möglichkeit bis 1986 zu erreichen. Ich erachte die Nennung des Zeitpunktes 1986 als sinnlos. «Längerfristig» ist die realistischere Formulierung, der praktikablere Weg. Man muss sich nämlich fragen: Was passiert, wenn die SBB bis 1986 wirklich die volle Kostendeckung erzielen möchten? Wir haben noch keine GVK und noch keine Schwerverkehrsabgabe, die konkurrenzpolitisch die Spiesse einigermaßen gleich lang machen würden. Wir befinden uns in der ganzen Verkehrspolitik noch auf dem Glatteis. Die Bahnen haben grosse Mühe, den Konkurrenzkampf mit dem sich immer stärker entwickelnden Strassenverkehr zu bestehen. Solange die verkehrspolitischen Ordnungselemente GVK und Schwerverkehrsabgabe noch nicht realisiert sind, ist es abwegig, den SBB vorschreiben zu wollen, sie müssten bis 1986 die volle Kostendeckung im Wagenladungsverkehr erzielen. Das würde letzten Endes nämlich bedeuten, dass

die SBB unter Umständen massiv Verkehr abstossen müssten, der, dann unsere schon überlasteten Strassen noch weiter belasten würde. Das wäre energiepolitisch und umweltschutzpolitisch – ich wiederhole es – eine vollständig verkehrte Politik.

Deshalb empfiehlt Ihnen die Minderheit, dem Antrag des Bundesrates zu folgen. Darin ist ein klarer Auftrag an die SBB enthalten, nämlich einen grösstmöglichen Verkehrsanteil im Sinne der GVK zu erreichen und längerfristig nach Möglichkeit die volle Kostendeckung zu erzielen.

**Huggenberger:** In diesem Bereinigungsverfahren über den Leistungsauftrag SBB beantragt Ihnen die CVP-Fraktion Zustimmung zu den von der Mehrheit der Kommission vorgeschlagenen Anträgen.

Zu den beiden Differenzen folgendes: Der Leistungsauftrag der SBB ist an sich zeitlich beschränkt bis 1986. Deshalb soll auch im Wagenladungsverkehr und im Stückgutverkehr dieser zeitlich beschränkte Auftrag zum Ausdruck kommen. Die Zielsetzungen im Leistungsauftrag dürfen nicht über Mass in die Länge gezogen werden. Der Leistungsauftrag darf nicht verwässert werden. Darum steht in bezug auf den Wagenladungsverkehr in der Formulierung der Kommission «nach Möglichkeit bis 1986 die volle Kostendeckung zu erzielen». Den Bundesbahnen sind zeitlich befristete Ziele zu setzen. Ich glaube nicht, dass eine solche Zielsetzung sinnlos ist, wie es Herr Meier erwähnt hat. Aber auch die Finanzhilfe im Stückgutverkehr sollte innert sechs Jahren abgebaut sein. Diese Finanzhilfe macht total immerhin, bei einem Abbau innert sechs Jahren, 525 Millionen aus. Ein Hinausschieben auf zehn Jahre ergäbe eine Finanzhilfe von 825 Millionen Franken, also 300 Millionen mehr, und das muss doch als etwas zuviel im Rahmen dieses beschränkten Leistungsauftrages bezeichnet werden.

Die Anträge der Kommissionsmehrheit sind angemessen, weshalb die Differenzen zum Ständerat nicht voll ausgeräumt werden konnten.

**M. Couchepin:** Je défends le point de vue de la majorité de la commission. On dira sans doute que, entre la version du Conseil fédéral et celle du Conseil national, concernant l'article 4, il n'y a pas de différence de fond, mais qu'il y a une différence de forme et qu'en conséquence, il est inutile de maintenir une divergence sur ce point avec le Conseil des Etats. En effet, le Conseil national fixe une date qui devrait être celle de la fin des déficits engendrés par le trafic par wagon complet, tout en précisant que ce but doit être atteint «si possible». Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats, eux, demandent que la couverture des coûts soit atteinte à long terme. Les mots «si possible» contenus dans la version du Conseil national rendraient inutile la mention de l'année.

Entre ces deux textes, il y a à mon sens plus qu'une nuance. Il y a, du côté de notre conseil, la volonté d'aboutir rapidement et de contrôler le progrès, tout en sachant qu'il n'est pas facile d'atteindre ce but en période de récession et d'inflation. Le Conseil national, de surcroît, a supprimé l'invitation faite aux CFF d'obtenir une part des transports aussi large que possible.

Il ne s'agit pas de limiter le dynamisme des CFF; il s'agit de fixer un ordre de priorité. Pour nous, le premier objectif dans ce secteur précis des transports est le rétablissement d'un certain équilibre entre les recettes et les dépenses. Les CFF seront d'autant plus libres et dynamiques qu'ils seront moins exposés à la polémique, inévitable si des déficits de grande ampleur se perpétuent.

A l'article 6, la divergence est de même nature. Réduire de 15 millions par an la contribution de la Confédération pour le trafic de détail revient à fixer à dix ans la période déficitaire. La majorité de votre commission propose une réduction annuelle de 25 millions. Notre objectif est donc, comme vient de le dire M. Eggenberger, de faire disparaître le déficit résultant du trafic de détail en six ans.

En modifiant la loi sur les chemins de fer, nous avons amélioré la structure du capital des CFF. C'est important, c'est

juste, c'était nécessaire, mais cela ne change que peu de chose à l'esprit même de l'entreprise. Par contre, le contrat d'entreprise constitue l'innovation dans les rapports entre l'Etat et les CFF puisqu'un texte voté par le Parlement fixe des objectifs à l'entreprise. Si nous commençons aujourd'hui à amoindrir, à réduire, à diluer, voire à émasculer le contrat d'entreprise pour ce qui est de ses buts, nous rendons un mauvais service aux CFF. Ce faisant, à court terme, nous paraissions manifester de la compréhension, de la sympathie à l'égard de la situation difficile des CFF. A long terme, cependant, nous favoriserions la dégradation de l'image de cette entreprise et on connaît l'importance de cet aspect du problème en économie. Dans cet esprit, je vous invite, avec la majorité de la commission, à soutenir le point de vue que le Conseil national a exprimé lors de ses premiers débats.

**Messmer:** Zunächst möchte ich Herrn Kollege Meier sagen: Wir sind nicht traumatisiert durch die roten Zahlen. Aber die roten Zahlen, die ja seit Mitte der siebziger Jahre den Stand von jetzt 220 Millionen Franken allein im Wagenladungsverkehr erreicht haben, können doch nicht unesehen im Raum stehen gelassen werden. Es besteht eine 30prozentige Unterdeckung; diese Unterdeckung hat zunehmende Tendenz. Es handelt sich darum, ob wir bereit sind, täglich rund 700 000 Franken Steuergelder zu verwenden, um uns diese «Wagenverschiebungsübung» kreuz und quer durch die Schweiz, vornehmlich Nord-Süd, noch zu leisten.

Wir sind jetzt im Begriff, einen Leistungsauftrag zu formulieren. Welchen Auftrag geben wir den SBB? Sie haben die Meinung (gemäss Text des Bundesrates), man sollte alle Kapazitäten ausschöpfen, die überhaupt vorhanden sind. Man sollte einen grösstmöglichen Verkehrsanteil erobern. Und dann – ganz verschämt – am Schluss kommt noch der Beisatz, es sei längerfristig Kostendeckung anzustreben. Ja, was heisst denn das: längerfristig? Heisst das dann, wenn die GVK da ist und der Traum, wir hätten dann gleich lange Spiesse, sich nach Ihrer Meinung zu erfüllen beginnt? Ich habe bei der Behandlung des SBB-Budgets gesagt: Die Spiesse, die wir nicht verkürzen können, befinden sich eben nicht in der Schweiz. Sie befinden sich in Österreich und vor allem auch in Frankreich (mit der Strassenumfahrung). Die Zunahme des Transportvolumens auf der Strasse in der Schweiz ist völlig unbedeutend für die Preispolitik der SBB. Der Strassenanteil Schweiz, gemessen am Gesamttransit, beträgt ja nicht einmal 5 Prozent.

Zur Frage der Energie möchte ich doch immerhin noch sagen: Für die schweizerische Situation, Herr Meier, bin ich ganz Ihrer Meinung; da müsste man vielleicht daran denken. Aber ist es tatsächlich unsere primäre Aufgabe, den vornehmlich aus ausländischen Produkten bestehenden Transit durch die Schweiz sicherzustellen? Was ist eigentlich das Verlockende daran? Ich würde meinen, es sei scheinbar die in den Ohren der Eisenbahner durch nichts zu ersetzende Tag- und Nachtmusik der rollenden Räder. Aber diese «Musik» kostet uns pro Stunde zulasten der Bundeskasse etwa 25 000 Franken. Jede Stunde, Tag und Nacht, Sommer und Winter, sieben Tage in der Woche. Ich meine, das sei ein etwas teures Entgelt.

Wenn man uns (der Kommissionsmehrheit) vorwirft, es sei fast unverantwortlich, zu erwarten, bis 1986 volle Kostendeckung zu erreichen, dann ist es doch so, dass wir es vor allem nicht für opportun halten – es wurde von meinem Vordredner darauf hingewiesen –, bei den SBB eine mengenorientierte Politik zu betreiben, sondern (wie wir das in unserem Text sagen) eine eindeutig die Marktverhältnisse und die konjunkturelle Entwicklung berücksichtigende Situation als Basis der SBB-Politik sehen.

Ich möchte folgendes zusammenfassen: Wir sind im Begriff, den SBB einen Auftrag zu erteilen, bei aller Anerkennung unternehmerischer Freiheit. Soll dieser Auftrag nun darin bestehen, mengenorientierte Defizitpolitik zu betreiben, oder soll es Marktstrategie sein, die der Bundesbahn dann ermöglichen würde, wenn es nötig ist – Herr Meier, Sie haben es angedeutet –, eventuell eine Redimen-

sionierung in diesem Defizitbereich durchzuführen, um endlich einmal einen konstruktiven Beitrag an den gewaltig zunehmenden Fehlbetrag zu leisten?

Ich habe in der Kommission gesagt: Wir dürfen nicht soweit kommen wie in einem Unternehmen, das nicht mehr funktionierte, und wo gesagt wurde: Ziele haben wir keine mehr, aber wir haben die Anstrengungen verdoppelt. Wenn das so zu- und hergeht, dann sind wir dort, wo wir nicht hinkommen wollen: Wenn ich nämlich im Zug nach Bern fahren will und ich verpasse diesen, dann hilft es mir nichts, in einen anderen einzusteigen und einfach zu sagen: Hauptsache, ich bin im Zug, wenn dann dieser auch nach Chur fährt. Ich würde Ihnen also empfehlen: Stimmen Sie dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu.

**Chopard:** Bundesrat, Ständerat und nationalrätliche Kommission sind sich einig, dass (auf längere Frist gesehen) der Wagenladungsverkehr grundsätzlich kostendeckend sein sollte. Der Ständerat stellte lediglich fest, man sollte nicht unbedingt eine Jahreszahl als Termin erwähnen, bis wann diese volle Kostendeckung erreicht werden solle. Nach diesem einstimmigen Beschluss des Ständerates darf festgestellt werden, dass das sachlich richtig ist. Der Auftrag ist erteilt; wir als Parlament haben nun die Aufgabe, darüber zu wachen, dass der Auftrag auch richtig erfüllt wird. Niemand wäre wohl unglücklich, wenn das sogar vor 1986 möglich wäre, beispielsweise schon 1985. Es ist also nicht nur sachlich richtig, was der Ständerat beschlossen hat, sondern es lohnt sich auch gar nicht, in diesem Punkt eine Differenz zu schaffen. Ich bin überzeugt, dass dies unsere Aufgabe weder erleichtert noch erschwert, aber wir können uns ihr nicht entziehen: eben darüber zu wachen, dass diesem erteilten Auftrag (auch ohne Jahreszahl) nachgelebt wird.

Ich bitte Sie deshalb, dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen und damit den Minderheitsantrag zu bejahen.

**Ammann-St. Gallen:** Bei Artikel 4 wollte ich vorerst auf ein Votum verzichten, aber die vorgebrachten Argumente haben mich nun doch aus dem Busch geklopft. Herr Huggenberger erklärte, es seien klare Zielvorgaben nötig. Dazu muss ich entgegnen: Die letzten Monate haben gezeigt, wie rasch sich die Situation im Verkehrssektor ändern kann, sei es in bezug auf die Energiepreise auf der Strasse, die steigen oder sinken, seien das Rezessionseinbrüche, wie sie die SBB (aber auch die Konkurrenz auf der Strasse) hinnehmen mussten, seien es Überraschungen wie im SBB-Budget 1982 oder ein plötzlich steigender Schweizerfranken, der unsere Stellung im Transit erschwert.

Wir wissen nicht, was die nächsten drei, vier Jahre bringen werden. Trotzdem hat man die Kühnheit, fast prophetisch vorauszusagen, dass das Ziel der vollen Kostendeckung im Wagenladungsverkehr bis 1986 erreicht werden könne. Ich glaube, dass man da doch Gefahr läuft, Herr Kollege Huggenberger, falsche Hoffnungen zu wecken, die, wenn sie sich nicht erfüllen, in um so grössere Enttäuschung umschlagen. Herrn Kollege Couchepin, der unter anderem ausgeführt hat, die Differenzen seien unerheblich, möchte ich zubilligen, dass in der neuen Formulierung «nach Möglichkeit bis 1986» natürlich eine gewisse Flexibilität enthalten ist. Trotzdem möchte ich bei dem bleiben, was ich vorher Herrn Kollege Huggenberger geantwortet habe.

Herr Messmer beklagt vor allem die 30prozentige Kostenunterdeckung, die eine zunehmende Tendenz aufweise. Der Anteil des Strassentransits betrage in der Schweiz nur 5 Prozent. Das Schwerwiegendste sei schliesslich die Umfahrunkskonkurrenz via Österreich und Frankreich. Am Schluss empfiehlt er uns quasi Übungsabbruch, man könnte auch sagen: «SBB-Abbruch». Zugegeben, ich habe es ein bisschen überspitzt formuliert. Immerhin möchte ich ihm und jenen, die ähnlich argumentieren, zu bedenken geben, dass die SBB nicht einfach im luftleeren Raum funktionieren. Sie müssen ihr unternehmerisches Gebaren in einem bestimmten Umfeld praktizieren. Das Umfeld schaffen zum Teil wir Politiker mit unseren Entscheiden. Dieses

Umfeld ist zum Beispiel auch bestimmt durch die kürzliche Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels. Das Umfeld wird in den nächsten vier Jahren bestimmt sein durch die beinahe vollständige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Das Umfeld kann auch bestimmt sein durch Rezession. Ebenso ist völlig offen, was wir beschliessen bezüglich GVK, flankierende Massnahmen, Strassenverkehrsabgaben. Ich erwähne hier nur die leistungsbezogene Schwerverkehrsabgabe des Bundesrates, die ja leider vorerst auf der Strecke geblieben ist – hoffentlich nicht für lange.

Was wir bekämpfen, ist ja im Grunde genommen – und das sind wir uns doch wohl einig – diese unsinnige doppelte Subventionierung des Güterverkehrs: auf der einen Seite die Subventionierung des Lastwagens durch den Personenwagenbesitzer auf der Strasse, auf der anderen Seite die Subventionierung der Bundesbahnen, indem jeweils das Defizit vom Bund übernommen werden muss. Um zusätzliche Konkurrenzvor- und -nachteile auszuschliessen, muss diese beidseitige Subventionierung des Lastwagens und der Bundesbahnen im selben Schrittmass abgebaut werden. Ich habe das übrigens im Herbst schon einmal ausgeführt. Wir können den SBB in dem Ausmass neue Bedingungen auferlegen, in dem wir auch dem Lastwagen neue Abgaben und Forderungen aufbürden.

Es berührt schon seltsam, dass derselbe Rat, der im Herbst 1981 den Lastwagen schonte, nun die SBB gewissermassen an die Ketten legen will. Mir scheint nämlich, dass im Grunde nur die bundesrätliche Variante, der auch der Ständerat zustimmt, den SBB wirkliche unternehmerische Freiheit und einen zusätzlichen Spielraum gibt, um die jeweilige Konjunkturlage zu berücksichtigen und die übrigen Randbedingungen einzubeziehen. Ich möchte Ihnen deshalb sehr dringend ans Herz legen, dem Artikel 4 in der Fassung des Bundesrates und des Ständerates zuzustimmen.

**Lüchinger:** Ich muss Ihnen sagen, dass ich über diese langatmige Diskussion zu Artikel 4 enttäuscht bin. Ich möchte Ihnen diese beiden zur Diskussion stehenden Varianten noch einmal vorlesen. Nach der Vorlage des Bundesrates soll «längerfristig», nach unserem eigenen Antrag «nach Möglichkeit bis 1986» wieder volle Kostendeckung erzielt werden – nach Möglichkeit bis 1986! Ich muss schon sagen, dass das minime Unterschiede sind. Wir verlangen von den SBB lediglich, ihr Möglichstes zu tun, um das bis 1986 zu realisieren; wenn es nicht geht, ist es eben nicht möglich gewesen. Ich sehe da wirklich noch nicht den Abbruch der SBB, wenn wir an unserem früheren Antrag festhalten. Mit diesem Leistungsauftrag geben wir den Bundesbahnen sehr viel; wir geben ihnen auch einen grossen Vorschuss an Vertrauen. Wenn es im Zusammenhang mit dieser Vorlage nicht mehr gestattet ist, von den Bundesbahnen zu verlangen, sie sollten versuchen, bis 1986 diesen Wagenladungsverkehr in Ordnung zu bringen, dann sollten wir meines Erachtens mit den SBB ganz zusammenpacken.

**Bremi, Berichterstatter:** Darf ich zuerst ganz kurz Herrn Lüchinger ergänzen. Es geht in diesem Artikel 4 nicht nur um die Frage der Frist, sondern auch um die Worte «um im Rahmen der Kapazitäten einen grösstmöglichen Verkehrsanteil zu erreichen».

Gestatten Sie mir vorerst eine grundsätzliche Bemerkung. Gegen diesen Leistungsauftrag, gegen diese Differenzen werden jetzt vor allem zwei Kritiken vorgebracht: Eine Kritik einmal von all jenen, die die Lage der SBB für dermassen hoffnungslos halten, dass sie glauben, auch mit einem Leistungsauftrag nichts mehr ausrichten zu können. Sie resignieren. Sie glauben nicht mehr an die Möglichkeiten des Leistungsauftrags. Wir sind hingegen der Auffassung, dass wir endlich in beiden Räten damit beginnen sollten, das parlamentarische Instrumentarium, das uns zur Verfügung steht, auszuschöpfen. Natürlich wissen wir, dass wir selbst die SBB nicht führen können und auch nicht führen möchten. Das ist Sache des Bundesrates und der Unternehmensleitung. Aber es steht uns ein parlamentarisches Instrumentarium wie auch in anderen Bereichen eidgenössischer

Tätigkeit zur Verfügung, und wir sollten endlich damit beginnen, dieses Instrumentarium auszuschöpfen.

Es wird Aufgabe der Verkehrskommission beider Räte sein, anschliessend im Sinne der Geschäftsprüfung festzustellen, ob diese Impulse, die wir jetzt gesetzt haben, durchgeführt wurden, ob diese Leistungsstandards, die wir hier einführen, nachher tatsächlich realisiert werden. Das kann nicht die Aufgabe dieser Spezialkommission sein; das muss aber von jetzt an Aufgabe der Verkehrskommissionen sein.

Zum zweiten: Der Leistungsauftrag wird kritisiert von denen, die alles als tugendhaft bezeichnen, was sich auf Schienen abwickelt und alles als sündig, was sich auf der Strasse abwickelt. Wir sind der Auffassung, dass auch auf der Schiene wirtschaftlich richtig oder wirtschaftlich falsch gehandelt werden kann. In diesem Zusammenhang stellen sich in der nächsten Zeit Fragen der personellen Neudotation im Unternehmungskader der SBB. Wir sind hier aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre sehr eindeutig zur Auffassung gelangt, dass die Parteizugehörigkeit der Mitglieder der SBB-Kader nicht die erste und vornehmste Bedingung sein sollte. Wir sollten uns, den Bundesrat und den Verwaltungsrat der SBB von der Zwangsvorstellung befreien, dass die Parteizugehörigkeit eine wesentliche Voraussetzung für die Besetzung von solchen Kaderpositionen darstelle. Ich muss hier sofort beifügen, dass dieser Punkt in der Kommission nicht besprochen wurde, aber ich bin eigentlich ganz sicher, dass die Kommission in dieser Richtung gedacht hat.

Zum Wagenladungsverkehr, Artikel 4: Ich wiederhole es: Über 200 Millionen – und jetzt wiederhole ich es im Sinne der Kommissionsmehrheit – Franken werden mehr ausgeben, um damit Wagenladungen zu transportieren, also Öl, Baustoffe usw. Das sind Subventionen ohne irgendeinen sozialen Effekt. Es sind wohl die unsinnigsten, die auch sozial unsinnigsten Subventionen, die wir in diesem Land verteilen. Selbstverständlich trifft der gleiche Vorwurf auch gegen das entsprechende Defizit im Strassenverkehr der Lastwagentransporte zu.

Wir haben mit diesem Artikel 4 festgelegt, was bis heute nicht klar war: dass im Wagenladungsverkehr keine gemeinwirtschaftliche Leistung mehr enthalten ist. Wir möchten gern die SBB aus solchen Auflagen ganz entlassen, ihr die ganze unternehmerische Freiheit, aber auch die entsprechende Verantwortung geben. Wenn wir jetzt wieder einfügen «im Rahmen der Kapazitäten und grösstmöglicher Verkehrsanteil», dann belasten wir die SBB und die Unternehmensleitung gerade wieder mit etwas, das so einen etwas gemeinwirtschaftlichen Anstrich hat. Wir riskieren, wenn wir das wieder einführen, dass die SBB anschliessend in den nächsten Jahren irgendwelches Defizit in diesem Bereich mit dem Hinweis rechtfertigt, wir – das Parlament – hätten die SBB ja beauftragt, im Rahmen der Kapazitäten einen grösstmöglichen Verkehrsanteil zu erreichen. Das wollen wir nicht. Darüber waren sich SBB, Bundesrat und Kommissionsmehrheit sehr im klaren. Die Mehrheit der Kommission hat schlecht verstanden, warum der Ständerat hier hinter den Nationalrat zurückgegangen ist. Das Volk erwartet mehr sichtbare Spuren der Unternehmensführung der SBB, nicht weniger. Ich bitte Sie deshalb mit der Kommissionsmehrheit, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten.

**M. Loetscher, rapporteur:** Après les longues discussions que ce contrat d'entreprise a déjà suscitées dans cette salle, je pense que la position de chacune et de chacun est prise. Je ne chercherai pas, comme notre président, à interpréter les pensées profondes des membres de la commission et me bornerai à vous résumer la situation.

La majorité de votre commission vous propose de maintenir sa première version, et par là même de maintenir une divergence avec le Conseil des Etats. Cette divergence porte sur deux points bien précis: le premier a trait à la phrase que votre commission a biffée dans la proposition du Conseil fédéral: «Ils tenteront d'obtenir dans les limites de leurs capacités une part des transports aussi large que

possible.» La seconde divergence porte sur le temps qui serait imparti aux CFF afin de chercher à couvrir entièrement les coûts de ce trafic par wagons complets. Votre commission avait choisi la formule suivante: «pour rétablir entièrement si possible la couverture des coûts d'ici à 1986». Par 16 voix contre 9, pour le premier point, et par 15 voix contre 10 pour le second, votre commission vous propose de maintenir sa rédaction initiale.

Il n'y a pas de différence fondamentale – comme l'a d'ailleurs relevé M. Couchepin – entre ces deux formules. C'est, surtout en ce qui concerne le temps, une question de nuance. Entre la solution du Conseil fédéral adoptée sans grande discussion, il faut le dire, par le Conseil des Etats et qui demande aux CFF de s'efforcer de couvrir entièrement les coûts à long terme et la version de votre commission qui voudrait rétablir entièrement, si possible, la couverture des coûts d'ici à 1986 – je rappelle que ce terme est la fin du contrat que nous discutons – il n'y a pas une différence fondamentale.

C'est la raison qui m'a poussé personnellement à choisir la solution de la minorité, afin de ne pas créer une divergence pour cette question qui n'est absolument pas fondamentale.

Au nom de la majorité, je dois cependant vous prier d'accepter et de soutenir la proposition de la majorité de votre commission.

**Bundesrat Schlumpf:** Es wurde von den Herren Kommissionsreferenten und verschiedenen Votanten mit Recht herausgestrichen, dass die Differenzen zum Ständerat, die hier in Frage stehen, nicht von grosser Bedeutung sind. Was sind diese Differenzen?

Das eine ist einmal die Frage der Frist. Soll man sagen «längerfristig», wie Ständerat und Bundesrat, oder soll man sagen «nach Möglichkeit bis 1986»? Ich überlasse den Entscheid zu dieser Frage nicht nur aus Vertrauen Ihnen, sondern weil es für uns in der Tat keinen Unterschied ausmacht, ob man die eine oder andere Formulierung wählt. Der Bundesrat war der Meinung, aus Gründen der Klarheit sei es besser, keine terminliche Fixierung vorzunehmen, die ohnehin bis 1986 nicht realisierbar wäre, sondern eben nur «nach Möglichkeit».

Die zweite Differenz besteht in dem, was vor allem Nationalrat Meier richtigerweise sagte. Die Formulierung des Bundesrates enthält auch ein verkehrspolitisches Element, nämlich Anstreben eines grösstmöglichen Anteils an wesensgerechtem Güterverkehr für die Schiene, und das ist eben der Wagenladungsverkehr. Das ist der für die Schiene wesensgerechte Güterverkehr. Der Bundesrat sagt dann in seiner Formulierung im Sinne einer Einschränkung dieser Zielsetzung «im Rahmen der Kapazitäten». Man soll also dieses Ziel nicht uferlos verfolgen, sondern im Rahmen der Kapazitäten, im Sinne einer guten Auslastung.

Der Beschluss des Nationalrates und der heutige Antrag der Kommissionsmehrheit haben einfach die betriebswirtschaftliche Beurteilung im Zentrum und lassen die verkehrspolitische Aufgabenstellung weg. Auch das wäre an und für sich für die Periode bis 1986 kein Unglück für die SBB. Wir werden nämlich diese verkehrspolitische Zielsetzung, die ja der GVK entspricht, ohnehin verfolgen, auch wenn das in diesem Artikel 4 nicht ausdrücklich gesagt wurde. Aber aus Gründen der vollständigen Aufgabenstellung und der Klarheit wollte der Bundesrat eben dieses verkehrspolitische Element einbauen und zum Ausdruck bringen, indem er sagte: «Die SBB sollen bestrebt sein, im Rahmen der Kapazitäten einen möglichst grossen Anteil an wesensgerechtem Güterverkehr zu erlangen.» Das ist die Meinung des Bundesrates, und sie lässt sich sehr gut vertreten.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	62 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	33 Stimmen

#### Art. 6 Abs. 2

##### Antrag der Kommission

##### Mehrheit

Festhalten

##### Minderheit

(Ammann-St. Gallen, Chopard, Gloor, Hösli, Loetscher, Meier Werner, Wagner, Weber-Arbon)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### Art. 6 al. 2

##### Proposition de la commission

##### Majorité

Maintenir

##### Minorité

(Ammann-Saint-Gall, Chopard, Gloor, Hösli, Loetscher, Meier Werner, Wagner, Weber-Arbon)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit:** In Übereinstimmung mit dem Ständerat schlage ich Ihnen im Namen der Kommissionsminderheit vor, die Finanzhilfe an die ungedeckten Kosten des Stückgutverkehrs bei Artikel 6 jährlich nur um 15 statt um 25 Millionen Franken herabzusetzen. Die Mehrheit der Kommission beantragt demgegenüber Festhalten am ursprünglichen Beschluss des Nationalrates.

Die Leidensgeschichte dieses unseligen Stückgutverkehrs dauert wahrhaftig schon allzu lange, als dass es noch einer Fortsetzung bedürft hätte. Scheinbar geht es aber nicht anders. Bevor wir uns jedoch endgültig in den Schützengraben eines unergiebigem Stellungskrieges zwischen beiden Kammern begeben, möchte ich Sie bitten, doch einiges zu bedenken. Bleiben wir dabei aber auf dem Boden der Wirklichkeit:

1. Es trifft zu, dass bei der Beratung des Multisparpaketes 1977 eine rein zufällige Mehrheit von 71 Nationalräten für die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht im Stückgutverkehr stimmte. Sie wollten Sparen demonstrieren und trafen damit ungewollt eine vor allem für Land- und Bergregionen, aber auch für viele Privatbahnen sehr folgenschwere verkehrspolitische Weichenstellung. Immerhin 70 Ratsmitglieder hielten dies jedoch für einen Fehlentscheid! Die Sache war also sehr umstritten. Sie ist es heute noch, selbst unter Fachleuten. Muten wir uns mit diesen Zielvorgaben, die da formuliert sind, deshalb nicht etwas viel zu?

2. Es trifft nicht zu, dass die SBB in der Stückgutfrage bisher untätig geblieben seien und deshalb mit diesem Leistungsauftrag ein demonstratives Misstrauensvotum des Rates verdient hätten. Längst vor Verabschiedung dieser Vorlage wurde redimensioniert und rationalisiert. So wurden unter anderem in einer Grossaktion 1980/81 die Umlagezentren Delémont, Fribourg, Sion, Burgdorf, Zug, Glarus, St. Margrethen und Landquart gänzlich, sowie Aarau, Brugg, Rapperswil und Wil teilweise aufgehoben. Ferner wurden 52 Landstationen für den Stückgutverkehr geschlossen, die Zugleistungen im Schnellgutssystem um 2000 Kilometer im Tag reduziert, die Strassenbetriebe in Bern, Zug, Winterthur und Lausanne aufgehoben, Schnell- und Frachtstückgut in St. Gallen, Luzern und Zürich-Altstetten zusammengelegt, das Leitnummernsystem angepasst und schliesslich die Kurswageneinsätze um deren 300 vermindert. Einmal mehr gingen dabei gerade in den Randregionen viele wertvolle Bundesstellen verloren. Von Personal und Verwaltung wurde vielfach das äusserste an Flexibilität verlangt, durch Neuorganisationen, Stellenverschiebungen, Wohnortswechsel.

Es wird Sie vielleicht interessieren, was bei dieser ganzen Monsterübung herausgeschaut hat. Ich bin dem gestern nachgegangen: Die Einsparungen beziffern sich trotz

bereits spürbarem Dienstleistungsabbau lediglich auf rund 50 Mann bzw. 6 Millionen Franken. Das sind die Realitäten!

3. Es trifft hoffentlich zu, dass Sie deshalb der realistischen Variante der Kommissionsminderheit und damit dem Ständerat folgen werden. Auch ein jährliches Sparziel von 15 Millionen Franken ist sehr hoch gesteckt und wird kaum je erreicht werden können. Wir müssen uns bewusst sein, dass mit der soeben geschilderten Redimensionierung von 1980/81 die grössten Sparbrocken bereits erfasst wurden. Ich kann Ihnen versichern, es ist nun kaum mehr viel Fleisch am Knochen! Wird jetzt von den Bundesbahnen mehr verlangt, dann geht's an die Substanz. Die kleinsten Dienststellen (mit weniger als 100 Tonnen Verkehrsaufkommen) sind ja grösstenteils schon eliminiert. Jetzt kämen dann die etwas grösseren, nämlich die mittleren Stationen an die Reihe. Hier und dort, im Glarnerland, im Bernbiet, im Töss, im Waadtland, wären stattliche Dörfer mit oft mehr als 1000 Einwohnern, mit Gewerbebetrieben, mit blühender Landwirtschaft, plötzlich ohne Bedienung. Die Aufhebung des Stückgutverkehrs ist ja fast stets der erste Schritt zur unbedienten Haltestelle. Vor meinen Augen sehe ich verwaiste Landstationen, blecherne Bilettautomaten, leere Güterhallen als stumme Zeugen eines Parlaments, das nicht zögerte, auch noch den letzten öffentlichen Dienst dem Sparmoloch zu opfern. – Das darf doch nicht wahr sein!

Ermutigen wir vielmehr die Eisenbahner durch realistische Zielvorgaben, statt sie durch unerreichbare Forderungen in Verzweiflung und Resignation zu treiben. Ich weiss, dass bereits jetzt weitere Rationalisierungsmassnahmen in Vorbereitung sind. Das ist ja nicht zuletzt auch ein Ergebnis der sehr eingehenden Beratungen der vorberatenden Kommission. Grosse Opfer und viel Verständnis des Personals werden nötig sein! Positive Einstellung und ein gutes Klima sind dabei Grundvoraussetzung für das gute Gelingen. Leisten auch wir unseren Beitrag dazu und verzichten wir zusammen mit dem Ständerat auf Illusionen und Wunschträume. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zur Kommissionsminderheit und zum Ständerat.

**Vetsch:** Herr Kollege Ammann befasst sich ja sehr eingehend mit den Anliegen der SBB und des öffentlichen Verkehrs, und er versteht etwas davon. Aber sein Votum veranlasst mich dennoch zur Bemerkung, dass er leider doch etwas zu schwarz sieht und zu schwarz malt. Wir sind der Hoffnung, dass die SBB aus den roten Zahlen «herausfahren» können, vor allem dann, wenn wir ihnen möglichst klare Ziele vorgeben; um solche geht es in Artikel 6. Es geht darum, die mit dem Entscheid von 1977 verbundene Zielsetzung, als wir die Beförderungspflicht für den Stückgutverkehr zwar knapp, aber immerhin aufgehoben haben, auch zu verwirklichen. Zielsetzung ist und bleibt die Kostendeckung im Bereich Stückgutverkehr, also Verzicht auf Abgeltung seitens der Bundeskasse. Es ist eine klare Zielvorgabe, die es nach einer Übergangszeit zu erreichen gilt. Der Bundesrat hat eine Übergangszeit eingebaut, und wie mir scheint, eine reichliche. Er sieht in Artikel 6 vor, 1982 noch 150 Millionen Franken für den Stückgutverkehr abzugelten, während den folgenden sechs Jahren aber jährlich um 25 Millionen abzubauen. In sechs Jahren soll das Ziel erreicht sein, nachdem die Übergangszeit ja seit 1977, also bereits seit fünf Jahren, läuft. Wahrlich, für eine dringende Zielsetzung doch eine recht langfristige Terminierung, um das Ziel zu erreichen, nämlich über zehn Jahre. Der Nationalrat ist denn auch dem Bundesrat gefolgt, und wir sollten ihm, wenn er hier klare Vorstellungen präsentiert, nicht in den Rücken fallen. Deshalb ist es unverständlich, weshalb der Ständerat hier dem Nationalrat und vor allem dem Bundesrat – der hier eine grosse Verantwortung trägt und übernehmen will, zusammen mit der Unternehmensleitung der SBB – nicht gefolgt ist, der nach der Begründung der Kommissionspräsidenten den SBB etwas mehr Flexibilität zu lassen, also statt 10, 15 Jahre Übergangszeit. Damit ist das Ziel natürlich in weite Ferne und vielleicht sogar in unerreichbare Ferne gerückt.

Ich bitte Sie deshalb, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen.

**Kloter:** Im Zusammenhang mit der Beratung des Leistungsauftrages in der letzten Session wurde von verschiedenen Herren die Behauptung in den Raum gestellt, er sei eine völlige Trockenübung ohne jede realistische Erfolgchance. Es hätte gar keinen Sinn, diesen Leistungsauftrag überhaupt zu diskutieren und zu genehmigen.

Wir haben dennoch – entgegen diesen sehr vehement vorgebrachten Argumenten – dem Leistungsauftrag zugestimmt, in der Meinung, er enthalte Pflöcke, die einzuschlagen seien; er enthalte auch präzise umschriebene Leistungsaufträge, die letztlich positive Wirkung für die SBB zeigen müssten.

Dann hat der Ständerat unsere Vorlage beraten und – wie mir scheint – nun noch alle Zähne gezogen, die vorhanden waren, um diesen Leistungsauftrag wirksam zu machen. Beispiele für dieses Zähneziehen sind die Anträge des Ständerates, die wir jetzt diskutieren, nämlich Artikel 4 und 6. Sie haben soeben dem Mehrheitsantrag der Kommission Folge geleistet in bezug auf Artikel 4. Es steht nun Artikel 6 über die Abgeltung an die SBB zur Diskussion, die im Zusammenhang mit dem Stückgutverkehr steht. Bundesrat und Kommission schlagen vor, diese Abgeltung, die für das erste Jahr mit 150 Millionen fixiert wurde, Jahr um Jahr um 25 Millionen zu reduzieren. Der Ständerat geht auf 15 Millionen.

Ich darf in diesem Zusammenhang an eine Sitzung erinnern, die die SBB-Kommission etwa im Jahre 1977 bis 1978 in Murten hatte. Damals ging es darum, die SBB von der Transportverpflichtung für Stückgut zu befreien. Damals hat die Generaldirektion der SBB der Kommission das Versprechen abgegeben, dass, wenn der Rat ihr folge, kurzfristige Einsparungen in der Grössenordnung von 150 Millionen zu erwarten seien. Jetzt, nachdem dieser Forderung entsprochen wurde, sind bereits drei Jahre ins Land gegangen. Das Defizit ist gleich gross geblieben. Wir müssen uns nun mit der Abgeltung in dieser Form befassen.

Ich meine, der Bundesrat erinnert sich auch sehr wohl an das damalige Versprechen, und er hat zweifellos diese 25 Millionen sehr ernsthaft geprüft und in Vorschlag gebracht. Es wäre dann unverständlich, wenn unser Rat nun der Reduktion dieses Abgeltungsbetrages gemäss Ständerat folgen würde.

Ich empfehle Ihnen, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen, damit wirklich auch letztlich noch etwas Fleisch am Knochen bleibt. Sonst können wir diese Übung tatsächlich vergessen.

**Bremi, Berichterstatter:** Sie haben es gehört: die Stückgutpflicht ist aufgehoben. Wir haben sie nicht erst heute aufgehoben; das geschah schon vor Jahren. Die damals von den SBB in Aussicht gestellten Verbesserungen der Rechnungsabschlüsse sind nicht eingetroffen. Wir erwarten heute dringend, dass die damals versprochenen Massnahmen auch durchgeführt werden. Die Mehrheit der Kommission ist deshalb der Meinung, man solle den SBB zur Realisierung des Auftrages nicht mehr als diese sechs Jahre geben, also 25 Millionen Franken pro Jahr. Es liegen bei den SBB intern diesbezügliche Studien vor. Ausserdem liegt noch eine Studie des früheren Direktionsmitgliedes Wichser über mögliche Realisierungsformen der Reduktion des Stückgutangebots vor. Die SBB müssen nicht bei null beginnen, sondern sie können sich auf Vorarbeiten abstützen, und wir erwarten von ihnen, dass sie es tatsächlich tun. Auch gilt wieder: Wenn wir mit einer Frist von zehn Jahren das Problem auf die lange Bank schieben, führen wir praktisch wieder eine gemeinwirtschaftliche Leistung ein. Wir offerieren den SBB wieder eine Möglichkeit, unabhängig von wirtschaftlichen Überlegungen einen ganz ohne Zweifel nicht wesensgerechten Verkehr auf der Schiene zu behalten. Ich will nicht behaupten, jeder Stückgutverkehr sei wesensfremd; aber so wie er heute betrieben wird, ist er das ohne Zweifel. Es ist auch die Meinung des Bundesrats,

der Stückgutverkehr in diesem Umfang und auf diese Weise ausgeführt, sei nicht wesensgerecht.

Wir bitten Sie deshalb, in Übereinstimmung mit der Kommissionmehrheit, am Beschluss des Nationalrats festzuhalten.

**M. Loetscher**, rapporteur: Alors que la divergence de l'article 4 portait avant tout sur des nuances, celle de l'article 6 porte, elle, sur un montant, sur un chiffre que je voudrais qualifier d'arbitraire, car très difficile à apprécier et à calculer exactement. Le Conseil fédéral et notre Conseil avaient décidé que l'aide au trafic de détail serait amputée chaque année de 25 millions; le Conseil des Etats, lui, propose 15 millions. Est-ce la sagesse légendaire de la Chambre haute qui l'emportera ou la majorité de votre commission, je vous laisse apprécier. Toujours est-il que par 16 voix contre 8 votre commission vous invite à maintenir sa proposition et à vous en tenir à celle du Conseil fédéral, soit une amputation de 25 millions par année.

**Bundesrat Schlumpf**: Diese 25 Millionen Franken jährliche Reduktion wurden vom Bundesrat nicht einseitig festgelegt, sondern mit den SBB abgesprochen. Nationalrat Kloter hat das Problem bereits aufgezeigt. Gegenüber den SBB liegt schon jetzt eine Kulanz vor. In der ersten Vorlage für den Leistungsauftrag vom Jahre 1980 war nämlich vorgesehen, dass die Reduktion der Abgeltung für den Stückgutverkehr ab 175 Millionen im Jahr 1980 erfolge, während hier vorgesehen ist: Reduktion ab 150 Millionen im Jahre 1982. Zwischen diesen beiden Botschaften liegt also bereits eine Kulanz um eine Jahresrate von 25 Millionen Franken. Wenn man auf der Botschaft 1980 aufgebaut und dort mit den Amortisationen von 25 Millionen Franken begonnen hätte, wäre man auf diese Differenz gekommen. Hier liegt somit bereits ein Entgegenkommen im Abbaurhythmus gegenüber den SBB vor. Der Bundesrat ist der Meinung, dass es richtig sei, bei diesen 25 Millionen, d. h. bei seinem Antrag zu bleiben. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit	57 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	34 Stimmen

#### **Art. 8 Abs. 1**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Art. 8 al. 1**

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

##### *Angenommen Adopté*

#### **Art. 9**

##### *Antrag der Kommission*

Festhalten

##### *Proposition de la commission*

Maintenir

**Bremi**, Berichterstatter: Aus zwei Gründen hat die Kommission mehrheitlich, mit 15 zu 7 Stimmen, beschlossen, an der Fassung des Nationalrats festzuhalten und den Zusatzantrag des Ständerats abzulehnen: Erstens betrachtet die Kommissionmehrheit den Antrag des Ständerats als eine Ausdehnung der rein programmatischen Äusserungen in diesem Gesetz, und sie hält es nicht für notwendig und zweckmässig, diesen rein programmatischen Teil auszuweiten. Zum zweiten stellt die Kommission fest, dass der erste Satz in Artikel 9 «Der Bundesrat leitet alle erforderlichen Massnahmen ein...» durchaus einschliesst, dass der Bundesrat Gesetzesänderungen beantragt, wie das ausdrücklich im Antrag des Ständerats formuliert wird. Es sei also nicht nötig, das ausdrücklich zu formulieren, sondern in der

Formulierung des Bundesrats seien alle Wünsche, die der Ständerat geäussert hat, bereits enthalten. Aus diesen Gründen möchte die Kommissionmehrheit am Antrag des Nationalrats festhalten.

**M. Loetscher**, rapporteur: A l'article 9, la majorité de votre commission, par 15 voix contre 7, vous propose de maintenir son texte. Le Conseil des Etats y a ajouté des éléments; pourtant la majorité de votre commission est d'avis que ceux-ci sont superflus et qu'ils peuvent tous être compris dans la phrase suivante: «Le Conseil fédéral met en œuvre toutes les mesures nécessaires.» Cette formulation permet d'atteindre les deux points ajoutés par le Conseil des Etats. Je vous demande donc, là aussi, de soutenir la majorité de votre commission.

#### *Angenommen – Adopté*

#### *An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

81.055

### **Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchs. Förderung**

### **Formation des jeunes pilotes et grenadiers parachutistes. Encouragement**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 2. September 1981 (BBI III 269)

Message et projet d'arrêté du 2 septembre 1981 (FF III 241)

Beschluss des Ständerates vom 7. Dezember 1981

Décision du Conseil des Etats du 7 décembre 1981

#### *Antrag der Kommission*

Eintreten

#### *Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Wellauer**, Berichterstatter: Wir behandeln dieses Geschäft als Zweitrat. Der Ständerat hat die Vorlage am 7. Dezember 1981 einstimmig (mit 43 Stimmen) verabschiedet. Das Schwergewicht liegt hier auf der fliegerischen Ausbildung. Am 20. Dezember 1972 hatten die eidgenössischen Räte einen Bundesbeschluss über die Förderung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses verabschiedet. Nach diesem Beschluss beteiligt sich der Bund an der Verbesserung der Grundlagen für die Rekrutierung des Flieger- und Fallschirmgrenadier-Nachwuchses. Der Beschluss ist bis zum 31. Dezember 1982 befristet. Dies ist der Grund, weshalb sich das Parlament heute mit der Vorlage zu befassen hat. Der Bundesrat unterbreitet eine Botschaft, die materiell nur eine Verlängerung der bisherigen Regelung um weitere zehn Jahre bringt.

Was enthält dieser Beschluss? Der Bund unterstützt die Vorschulung der Anwärter, welche für die Ausbildung zum Militärpiloten, Berufspiloten oder Fallschirmgrenadier in Betracht kommen. Die Vorschulung erfolgt in hierzu geeigneten Schulen der privaten Luftfahrt. Die administrative Leitung der Vorschulung ist dem Aero-Club der Schweiz übertragen. Der Bund entschädigt den Aero-Club für die entstehenden Selbstkosten. Die fliegerische Vorschulung wird von Inspektoren der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr des Eidgenössischen Luftamtes und der Schweizerischen Luftverkehrsschule überwacht. Für die eigentliche Pilotenausbildung, vor allem Linienpiloten, errichtet der Bund eine schweizerische Luftverkehrsschule oder überträgt sie gegebenenfalls einem Drittunternehmen.

## **SBB. Leistungsauftrag 1980**

### **Définition 1980 de l'offre des CFF**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	79.062
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	230-236
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 302

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.