

82.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnung 1981
CFF. Gestion et comptes 1981

Botschaft und Beschlussentwurf vom 5. Mai 1982 (BBI II, 291)
 Message et projet d'arrêté du 5 mai 1982 (FF II, 302)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 16. April 1982
 Rapport et comptes des CFF du 16 avril 1982

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Gerber, Berichterstatter: Die Verkehrskommission Ihres Rates hat den Geschäftsbericht der SBB sowie die Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 behandelt und beantragt Ihnen Zustimmung zum Geschäftsbericht und Genehmigung der Rechnung und der Bilanz auf den 31. Dezember 1981 der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der Geschäftsbericht gibt wie üblich einen interessanten Überblick über Verkehr und Produktion, Unternehmungsführung und Personal, Anlagen und Fahrzeuge sowie finanzielle Ergebnisse und Rechnungen.

Von besonderem Interesse für die zukünftige Entwicklung der SBB ist der Abschnitt Planung und Studien. Hier seien die neuen Haupttransversalen erwähnt. In den beiden Schlussvarianten des Berichtes der Eidgenössischen Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption wird für den Schienenverkehr der Bau neuer Haupttransversalen vorgeschlagen. Die Leitidee besteht darin, über das gegenwärtige, zum grossen Teil im letzten Jahrhundert gebaute Schienennetz, ähnlich wie dies bei den Strassen durch den Bau besonderer Nationalstrassen bereits geschehen ist, ein Schienenkreuz Ost-West und Nord-Süd zu legen, um auf diesen wichtigen Transversalen höhere, auf die Zukunft ausgerichtete Transportkapazitäten bereitzustellen. Die Planung und das Bedürfnis für diese Haupttransversalen sind umstritten. Es ist damit zu rechnen, dass bei einer entsprechenden Beschlussfassung im Parlament das Referendum ergriffen wird. Auf der Alpentransversale Bern-Lötschberg-Simplon ist der Ausbau der Strecke Spiez-Brig auf Doppelspur voll im Gang. Die Erweiterung der Kapazität auf der heute schon stark belasteten, als Zubringerlinie dienende Strecke Basel-Olten-Bern wird daher vordringlich. In Planung steht zudem eine neue Eisenbahn-Alpentransversale. Eine Botschaft über dieses Problem wird in absehbarer Zeit erwartet werden können.

Zur Thematik Zürcher S-Bahn werden wir im Verlaufe dieser Session einen Beschluss zu fassen haben.

Auch in der Region Bern sind Bemühungen für eine S-Bahn im Gang. Auf einigen Linien konnte der Nahschnellverkehr bereits aufgenommen werden. Auf weiteren Linien hofft man, den Nahschnellverkehr bis 1984 realisieren zu können. Von weiterer Bedeutung auf dem Gebiete der Planung sind der Neubau des Bahnhofes Luzern, die Neuentwicklung in der Traktionstechnik, die Bekämpfung von Lärm und Erschütterungen und ein Konzept für ein Fernmeldenetz.

Die Rechnung der SBB schliesst leider erneut unbefriedigend ab. Mit einem Betriebsertrag von 2661,3 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 2624 Millionen Franken weist die Betriebsrechnung einen Ertragsüberschuss von 37,3 Millionen Franken auf. Somit konnte weder das Vorjahresergebnis (+171,3 Mio. Fr.) noch der budget-

tierte Überschuss (+156,2 Mio. Fr.) erreicht werden. Der Betriebsertrag liegt 9,7 Millionen Franken über dem Vorjahresergebnis. Beim Verkehrsertrag mit einem Anteil von 78 Prozent am Betriebsertrag setzte sich die erfreuliche Entwicklung im Reiseverkehr mit Mehreinnahmen von 24,1 Millionen Franken fort. Hingegen mussten beim Güterverkehr Mindererträge von 22,7 Millionen Franken hingenommen werden. Trotz unternehmerischer Massnahmen zur Kostensenkung konnte nicht verhindert werden, dass der Betriebsaufwand das Vorjahresergebnis mit 143,7 Millionen Franken übertraf. Davon entfallen 84 Prozent auf die Personalkosten, wobei der Teuerungsausgleich am stärksten ins Gewicht fällt.

Der Personalbestand stieg um 424 auf 38 791 Personen. Der im Rahmen des Personalstopps von den Bundesbehörden 1974 festgesetzte Höchstbestand von 41 031 wurde damit immer noch unterschritten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 760,4 Millionen Franken ab. Das Vorjahresresultat wurde um 166,9 Millionen Franken, der Voranschlag um 106,1 Millionen Franken überschritten.

Die Bilanzsumme hat sich um 478,1 Millionen Franken erhöht und beläuft sich per 31. Dezember 1981 auf 9159,5 Millionen Franken. Das Fremdkapital erhöhte sich um 476,6 Millionen; die laufenden Verbindlichkeiten haben einen Zuwachs von 151,4 Millionen Franken zu verzeichnen.

Bei den Darlehen figurieren auch die Verpflichtungen der SBB gegenüber der Pensions- und Hilfskasse von 325,5 Millionen Franken. Die Kapitalstruktur hat sich weiter verschlechtert. Das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital stellt sich nunmehr auf 1 zu 9,8. Das Gesamtergebnis ist somit höchst unbefriedigend. Einerseits verursachte die Teuerung eine Mehrbelastung, die durch zusätzliche Sparanstrengungen nicht aufgefangen werden konnte, andererseits haben verkehrspolitische Umstände und die labile Konjunkturlage die Marktstellung der SBB verschlechtert. Auch für 1982 sind die Aussichten wenig erfreulich. Der von den eidgenössischen Räten verabschiedete Leistungsauftrag 1982 wird weder die finanziellen Schwierigkeiten der SBB noch die Belastung des Bundes beseitigen. Er bildet jedoch eine wichtige Voraussetzung, um die wirtschaftlichen und organisatorischen Probleme stufenweise zu bewältigen. Der Verwaltungsrat der SBB hat bereits ein Aktionsprogramm 1982 bis 1984 verabschiedet, das folgende drei Schwerpunkte umfasst:

1. Massnahmen zur weiteren Stärkung der Führungsfunktion in der Unternehmung;
2. Massnahmen zur Reduktion des administrativen Aufwandes;
3. Rationalisierung des Produktionsapparates.

Zur Herbeiführung einer Wende in der Ertragslage der SBB sind neben unternehmerischen Anstrengungen auch verkehrspolitische Entscheide nötig, die vergleichbare Konkurrenzbedingungen unter den Verkehrsträgern schaffen.

Wir werden uns im Rahme der Beratungen über die Schwerverkehrsabgabe mit einem Teil dieser Problematik zu befassen haben.

Ihre Kommission beantragt Ihnen, auf den Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der SBB für das Jahr 1981 einzutreten und ihm in globo zuzustimmen.

Schönenberger: Kaum haben wir den Leistungsauftrag beschlossen, steht die Rechnung der SBB 1981 zur Diskussion. Diese Rechnung zeigt ein betrüblicheres Bild als je. Der Fehlbetrag beläuft sich auf 760,4 Millionen Franken. Nun bin ich mir im klaren darüber, dass der Leistungsauftrag in bezug auf die Rechnung 1981 noch nicht wirksam geworden ist. Was mich aber beunruhigt, ist die Tatsache, dass der Verwaltungsrat der SBB in seinem Bericht zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1981 bereits durchblicken lässt, dass es unmöglich sein werde, den Leistungsauftrag beispielsweise in bezug auf den Wagenladungsverkehr bis 1986 zu erfüllen, also bis

1986 die volle Kostendeckung zu erreichen. Als Gründe dafür werden angegeben: einmal die strukturellen Änderungen im Verkehrssystem, dann aber auch die Währungsverhältnisse, wobei klar dargelegt wird, dass es in dieser Beziehung noch schlimmer kommen werde.

Nun kann sicher nicht übersehen werden, dass das Defizit unserer SBB ganz wesentlich zur schlechten Finanzlage des Bundeshaushaltes beiträgt und dass wir Gefahr laufen, uns an diese Defizite zu gewöhnen, sie zur Kenntnis zu nehmen und zur Tagesordnung überzugehen. Dabei ist die Sache meines Erachtens viel zu wichtig, als dass sie schweigend übergangen werden könnte. Bestimmt können sich die SBB nicht damit entlasten, indem sie bereits heute darauf hinweisen, dass auch in Zukunft die Ziele des Leistungsauftrages nicht erreicht werden. Ebensowenig können aber wir uns als Politiker entlasten, wenn wir kurzerhand zur Tagesordnung übergehen.

Seit ich nun der SBB-Kommission angehöre (oder jetzt der Verkehrskommission), wird von seiten der SBB immer wieder auf die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem hingewiesen, und immer wieder wird nach der Schwerverkehrsabgabe gerufen. Im Bericht des Verwaltungsrates findet sich die Aussage, die vom Nationalrat beschlossene pauschale, stark reduzierte Schwerverkehrsabgabe würde die bestehende Wettbewerbsverzerrung nicht entscheidend korrigieren und kaum Auswirkungen von Belang auf die Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse haben; zumal der weitergehende Strassenausbau dem Lastwagen laufend neue Produktivitätsgewinne erlaube.

Ich finde, hier müsste das Parlament eingreifen, wobei sich die Frage stellt: Erfüllt die vorgeschlagene Schwerverkehrssteuer ihren Zweck, oder hat sie einfach zum Ziel, die Gemüter der Parlamentarier zu beruhigen? Natürlich gilt es bei der Schwerverkehrsabgabe auch andere Interessen als nur diejenigen der SBB zu berücksichtigen. Jedenfalls bin ich überzeugt, dass eine Lösung der SBB-Probleme nur in Zusammenarbeit auf betriebswirtschaftlicher wie auch auf politischer Ebene gefunden werden kann.

In diesem Sinn beantrage ich Ihnen ebenfalls Eintreten.

Piller: Wenn die SBB-Rechnung 1981 mit einem Fehlbetrag von 760 Millionen Franken abschliesst, so dürfen wir dies wohl kaum diskussionslos zur Kenntnis nehmen, wie es schon Kollege Schönenberger gesagt hat. Wir müssen dieses Defizit analysieren und ihm den entsprechenden politischen Stellenwert zuordnen.

Anlässlich der Diskussion um den Leistungsauftrag der SBB während der Januarsession dieses Jahres hatten wir Gelegenheit, sehr ausführlich über die Aufgaben der Bundesbahnen zu sprechen, und ich möchte das damals Gesagte nicht wiederholen. Etwas scheint mir aber doch sehr wichtig zu sein: wir dürfen die Defizitdebatte nicht dazu benutzen, die SBB als unfähiges Unternehmen hinzustellen und dem Volke den Gedanken zu lehren, die roten Zahlen könnten allein durch Verbesserung der Unternehmensstruktur oder gar durch Reprivatisierung einzelner Zweige zum Verschwinden gebracht werden. Die Bundesbahnen brauchen gerade heute mehr denn je unser volles Vertrauen. Dieser Regiebetrieb hat in den vergangenen Jahren enorme Anstrengungen unternommen, um das Defizit jeweils auf ein Minimum zu bringen.

Ständige Rügen und Schelte an die Adresse dieses Unternehmens könnten leicht zu Resignation und Minimalistenum führen, was wohl das letzte ist, das wir heute gebrauchen können. Als Vertreter eines grossflächigen Kantons, der einen wirtschaftlichen Nachholbedarf hat und der auch ein weitverzweigtes Verkehrsnetz aufweist, weiss ich, wie wichtig die Erhaltung des öffentlichen Verkehrs in den abgelegenen Regionen ist. Dazu gehört auch eine vernünftige Anzahl Kurse pro Tag. Die heutigen unrentablen Linien der SBB befinden sich zur Hauptsache in wirtschaftlich schwach entwickelten Regionen. Der ständige Ruf nach Verbesserung des Geschäftsabschlusses führt dazu, dass ein Leistungsabbau dort einsetzen könnte, wo er am wenigsten akzeptiert werden kann. Das würde all unseren Bemü-

hungen zuwiderlaufen, wenn der öffentliche Verkehr in den weniger entwickelten Regionen stagnieren oder gar einen Abbau erfahren müsste. Der Beitrag der SBB an der regionalen Entwicklungsförderung ist recht gross und verdient unsere Anerkennung. Diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen haben meines Erachtens einen Stellenwert, der demjenigen unserer Landwirtschaft kaum nachsteht. In beiden Fällen geht es darum, diese Leistungen anzuerkennen und nicht einfach von Defiziten zu sprechen. Als vordringliche Aufgabe betrachte ich deshalb die Realisierung der GVK; sie erlaubt, der SBB und dem öffentlichen Verkehr eine solide Grundlage inklusive Finanzierungsbasis zu geben. Bis dies erreicht ist, müssen wir mit diesen meines Erachtens unechten Defiziten der Bundesbahnen leben.

Noch ein Wort zu den Haupttransversalen. Persönlich bin ich nicht Gegner der Haupttransversalen, aber sie dürfen nicht dazu dienen, dass man rentablere Strecken noch rentabler macht und dafür die Regionen vernachlässigt. Es wäre nicht zu akzeptieren, wenn beispielsweise durch die Haupttransversalen heute gute Regionalzugsverbindungen mit der Zeit aufgehoben würden. Ich denke hier auch insbesondere an den Kanton Freiburg.

Persönlich möchte ich der SBB bei dieser Gelegenheit mein volles Vertrauen aussprechen. Gerade bei der Einführung des Taktfahrplans hat dieses Unternehmen seine Anpassungsfähigkeit und seine Kraft zur Erneuerung unter Beweis gestellt. Wir dürfen eigentlich stolz auf ein solches staatliches Unternehmen sein.

Hefti: Mit Recht machen wir uns Sorgen, wie das SBB-Defizit vermieden werden kann. Im Moment ist es aber noch wichtiger, dafür zu sorgen, dass es nicht noch grösser wird, und dabei ist an die Reduktion der Arbeitszeit zu denken, von der gesprochen wird. Mit Recht wird darauf hingewiesen, dass man das Personal der SBB nicht schlechter stellen dürfe als die andere Bundesverwaltung. Aber ich glaube, dann muss man unter Umständen eben die nötigen Schlüsse auch bei der anderen Bundesverwaltung ziehen. Wenn man dort glaubt, eine Zeitreduktion lasse sich ohne weiteres verantworten, so ist das höchstens eine Berechtigung für den vom Parlament beschlossenen Personalstopp; ein Grund mehr zur Richtigkeit jener Massnahme. Wenn auf den Wettlauf zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft hingewiesen wird, so dürfte vielleicht auch hier einmal ein zur Vernunft mahnendes Wort des Bundesrates am Platze sein. Es mögen andere Zeiten kommen, wo man wieder mehr über Arbeitszeitreduktion diskutieren kann, aber wenn wir uns der heutigen Lage bewusst werden – ich gehe namentlich von den SBB aus –, dann ist im heutigen Moment Zurückhaltung am Platz.

Lieberherr: Das Votum unseres Kollegen Hefti veranlasst mich, doch einige Äusserungen zu machen in bezug auf Dienstleistungen der Öffentlichkeit und Arbeitszeit der in diesen Dienstleistungsbereichen beschäftigten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Man hat in letzter Zeit viel davon gehört, dass Diskussionen im Gange sind zwischen dem Bundesrat und den zuständigen Vertretern der Gewerkschaften und Arbeitnehmerorganisationen in bezug auf die Reduktion der Arbeitszeit in den grossen Regiebetrieben des Bundes. Wir haben uns diesbezüglich auch in der PTT-Sektion der Finanzkommission mit den zuständigen Herren Generaldirektoren der PTT unterhalten. Wenn Herr Hefti glaubt, man dürfe hier nun in bezug auf Arbeitszeitreduktionen nicht vorpellen, dann muss ich auf ein Papier aufmerksam machen, das unserer Sektion von seiten der Generaldirektion der PTT vorgelegt wurde, welches Auskunft gibt über die derzeitigen Arbeitszeiten in allen Branchen in unserem Lande. Wir haben aus diesem Papier ersehen können, dass der Bund mit seinen 44 Stunden immer noch hintennachhinkt gegenüber den meisten Branchen der Privatwirtschaft. Wir konnten uns darüber vergewissern, dass in sehr vielen Branchen bereits die 42- und 41-Stunden-Woche verwirklicht ist und dass in vielen anderen Branchen diese Arbeitszeiten bereits beschlossen sind und dem-

nächst verwirklicht werden können. Was also die Angestellten der PTT und der SBB von ihren Direktionen erwarten, ist nichts Unbotmässiges, sondern es ist eine Anpassung an Arbeitszeiten, die in verschiedenen Bereichen der Privatwirtschaft bereits verwirklicht sind. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass gerade in diesen beiden Dienstleistungssektoren sehr viele Mitarbeiter beschäftigt sind, welche unregelmässige Arbeitszeiten haben. Gerade im SBB-Bereich ist der grösste Teil der Mitarbeiter an Arbeitsplätzen mit unregelmässigen Arbeitszeiten eingesetzt. Aus diesem Grund scheint mir der Wunsch berechtigt zu sein, eine Verbesserung des Arbeitsverhältnisses vor allem hinsichtlich gekürzter Arbeitszeiten und nicht von Überzeitschädigungen anzustreben.

Ich glaube, diese beiden Dienstleistungssparten verdienen es, dass man das Problem der Arbeitszeitverkürzung objektiv und im Interesse der Arbeitnehmer betrachtet. Ebenso bin ich aber auch der Meinung, dass wir es uns nicht leisten können, die Arbeitszeit zu verkürzen, indem man die Dienstleistungen abbaut. Unsere Bundesbahnen müssen qualitativ erstklassige Dienstleistungen erbringen; dies setzt gutes, nicht physisch ausgenütztes Personal voraus. Die Zusage, und diese wurde uns hinsichtlich der PTT gegeben, es würde kein Abbau der Dienstleistungen erfolgen und keine zusätzliche Belastung des Personals, müsste auch für die SBB gelten.

Eine sukzessive Herabsetzung der Arbeitszeit ohne Abbau der Dienstleistungen sollte auch im Dienste der Erhaltung der Qualität der Leistungen der Bundesbahnen ernsthaft ins Auge gefasst werden.

Knüsel: Das Votum von Frau Lieberherr bewegt mich zu einer Frage. Ich gebe zu, dass ich sie in der Sektion PTT der Geschäftsprüfungskommission hätte stellen sollen. Man hat uns in dieser Sektion von seiten der PTT mitgeteilt, dass als Folge der Reduktion der wöchentlichen Stundenzahlen von 44 auf 42 Stunden in den nächsten Jahren der effektive Bestand um 1900 Personen vermehrt werden müsse. Ebenfalls in dieser Sektion hat man uns mitgeteilt, dass aus den gleichen Gründen bei den SBB eine Personalvermehrung von 1300 Personen und beim EMD und beim Zoll eine solche von 800 Personen erforderlich ist. Wir haben das Problem beim Zoll schon an Ort und Stelle miterleben können. Nun zurück zu den PTT. Man hat uns von seiten der Generaldirektion mitgeteilt, dass diese Personalvermehrung von 1900 Personen für das Jahr 1983 noch nicht budgetwirksam wird, sondern dass diese Stundenreduktion und die Erhöhung des Personalbestandes erst in den Jahren 1984 und 1985 kommen werden. Und nun eine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf: Besteht zwischen den PTT und den SBB eine Koordination, damit keine sozialpolitischen Probleme entstehen? Wird die Personalvermehrung bei den SBB auch erst auf das Jahr 1984 und 1985 budgetwirksam?

Miville: Ich bin ausserordentlich froh um die Antwort, die unserem Kollegen Hefti seitens von Frau Lieberherr erteilt worden ist. Ich möchte diese Ausführungen durch zwei Bemerkungen aus gewerkschaftlicher Sicht ergänzen. Die Frage, ob unsere SBB defizitär oder ausgeglichen arbeiten und ob in Zukunft noch in vermehrtem Masse Defizite hingenommen werden müssen, Herr Hefti, ist nicht nur eine Frage des Personals, der Personallasten und der Arbeitszeiten, sondern längerfristig vor allem eine Frage unserer schweizerischen Verkehrspolitik. Das hat damit zu tun, wie wir einerseits die Strassenbauten finanzieren und wie wir andererseits die SBB ihre Investitionen finanzieren lassen. Das hat damit zu tun, was wir mit den Treibstoffzöllen und mit der Schwerverkehrssteuer anfangen. Hierüber ist ja die Diskussion nun lebhaft im Gange. Das hat damit zu tun, ob wir uns zu einer Politik durchringen können, die den Verkehr – und zwar den Verkehr von Gütern und Personen – in angemessener Weise der Bahn zuführt, oder ob wir weiterhin die Strasse das grosse Geschäft abrahmen lassen. Das sind die Fragen, die längerfristig für die SBB-Ertragslage entscheidend sein werden.

Das zweite: Die SBB werden den Weg zu einer ökonomisch erspriesslicheren Zukunft ganz gewiss nicht dadurch finden, dass sie die Arbeitsbedingungen erschweren und bescheiden erhalten, denn nebst allem anderen, was für dieses grosse Verkehrsunternehmen massgebend ist, spielt doch auch die Gewinnung qualifizierten Personals eine Rolle. Gutqualifiziertes Personal werden die SBB, angesichts der grossen Verantwortung und der grossen Arbeitsbelastung, die sich in diesem Sektor ergeben, auch weiterhin nur rekrutieren können, wenn fortschrittliche und zeitgemässe Arbeitsbedingungen geboten werden, und das gilt auch für die Arbeitszeit.

Muheim: Ich möchte nebst den Themen, die Sie jetzt behandelt haben, noch ein anderes, meines Erachtens sehr wichtiges Problem aufs Tapet bringen. Im Bericht (Seite 30) äussern sich die SBB zur Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale. In einem kurzen Abschnitt wird der heutige Stand erwähnt und unter anderem ausgeführt: «Italien und die Bundesrepublik Deutschland sind von den Bundesbehörden zur Stellungnahme eingeladen, haben aber ihre Haltung noch nicht verbindlich festgelegt.» Ich möchte vom Departementschef wissen, ob das die einzigen noch ungeklärten Punkte sind in dieser bedeutenden, meines Erachtens fast gigantischen Angelegenheit. Ich möchte auch wissen, ob der Bundesrat annimmt, dass es sich hier vornehmlich um politische Probleme und weniger um SBB-betriebliche Aspekte handelt. Schliesslich interessiert mich natürlich, ob nicht zunächst mit den hauptbetroffenen Kantonen die Angelegenheit zu bereinigen wäre, ehe und bevor – wie es im Bericht heisst – dem Parlament eine Botschaft zugeleitet werden kann.

Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale, ob über den Gottard oder über den Splügen, ist eine für die ganze Nation, für die Finanzen, für den Verkehr, für unsere internationale Stellung, aber auch für die innenpolitische Situation der betroffenen Bevölkerungen eine ganz grosse und daher brennende Frage der Zukunft.

Hefti: Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen, möchte ich betonen: Mit den Ausführungen des Kollegen Miville betreffend Bedeutung der Gesamtverkehrspolitik gehe ich vollständig einig. Nachdem Herr Kollege Miville diese Haltung einnimmt, glaube ich, dass er seinerzeit auch mein Postulat unterstützt hat, wonach im Hinblick auf die Bereitschaftsleistung der SBB ein gewisser Betrag aus den Treibstoffzöllen am Platz gewesen wäre.

Bundesrat Schlumpf: Die Ausführungen von Ständerat Gerber als Kommissionspräsident waren derart umfassend, dass ich zur Rechnung und zur Botschaft 1981 wenig beizufügen haben. Ich kann mich deshalb darauf beschränken, die Probleme kurz zu beleuchten und auf die gestellten Fragen einzugehen.

Es ist selbstverständlich, dass ein Defizit von 760 Millionen Franken (106 Millionen mehr als budgetiert und 166 Millionen mehr als im Vorjahr) nicht einfach hingenommen werden kann und dass man sich insbesondere der Gefahr bewusst sein muss, auf die Ständerat Schönenberger hinwies, nämlich der Gefahr einer Gewöhnung an solche Zahlen. Eine Gewöhnung an derartige Dimensionen darf auf keinen Fall eintreten.

Generaldirektion und Verwaltungsrat der SBB haben sich die Sache nicht leicht gemacht. Man nimmt nicht gewissermassen einfach hin, was sich einstellt, gleichsam als ein Naturereignis. Es sind vielmehr bestimmte Faktoren massgebend, die vom Herrn Kommissionspräsidenten dargelegt wurden, aber auch im Bericht der SBB und in der Botschaft erwähnt sind, die zu dieser Zunahme des Defizits gegenüber den Prognosen geführt haben. Sie wissen ja, dass im Voranschlag 1982 leider noch einmal eine Zunahme des Defizits vorgesehen werden muss, nämlich auf 796 Millionen Franken, ohne Berücksichtigung der Neuregelung beim Leistungsauftrag. Bei einem Anteil der Personalkosten von 61 Prozent spielt natürlich die Teuerung eine grosse Rolle,

ebenso die Realloohnerhöhungen, die man vorgenommen hat.

Zur Konjunkturlage: Im Bericht der SBB Seite 9 stellen Sie fest, dass das gesamte Transportvolumen im Güterverkehr seit 1973 (von einem Hochkonjunkturjahr zu gewissermassen konjunkturell normalen Jahr) rückläufig war. Das sind Gegebenheiten aus der Konjunkturlage, aus der allgemeinen Wettbewerbssituation. Ich glaube nicht, dass diese Situation im Bericht der SBB verzeichnet wird. Wir kennen diese Gegebenheiten. Der Konkurrenzdruck der Strasse nimmt weiterhin zu. Mit der Vollendung des Nationalstrassennetzes wird natürlich der Strassen-Güterverkehr – insbesondere über kürzere und mittlere Strecken – immer konkurrenzfähiger. Die Wettbewerbssituation für die Bahnen kann ohne entsprechende gezielte und längerfristige wirksame Massnahmen nicht nachhaltig verbessert werden. Der Leistungsauftrag, der ab 1982 wirksam wird, führt beim Bund zu keiner Entlastung. Die Abgeltung und die Defizitübernahme insgesamt machen den Totalaufwand des Bundes aus; bei den SBB führt dieser Leistungsauftrag ab 1982 zu einem echten Defizit. Ständerat Schönenberger: Insbesondere darum ging es beim Leistungsauftrag: Was wir bisher als Defizit ausgewiesen haben, war – kommerziell gesehen – nur zum Teil Defizit. Es werden ja in dieser Rechnung auch nur 269 Millionen Franken für nicht kostendeckende Preise, nicht eigenwirtschaftliche Leistungen abgegolten, die den SBB aus verschiedenen Gründen aufgetragen werden, wie Ihnen bekannt ist. Mit dem Leistungsauftrag wird eine Flurbereinigung geschaffen, um ein echtes Defizit zu erhalten. Das soll mit 460 Millionen Franken Abgeltung für den regionalen Personenverkehr und den schrittweise abzubauenden Leistungen für den Stückgutverkehr umschrieben werden.

Die Hauptprobleme – neben dem Aktionsprogramm der SBB, das in voller Fahrt ist, wie es im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag versprochen wurde; diese Zusicherungen werden selbstverständlich eingehalten – wurden signalisiert. Da ist zunächst die NHT. Was jetzt in bezug auf die NHT im Gange ist, sind Projektstudien, die uns eine Gesamtbeurteilung des Vorhabens einer NHT Genf–St. Gallen, insbesondere des Abschnittes Basel–Olten–Bern, erlauben sollen. Dieser Abschnitt ist anders gelagert, und zwar im Zusammenhang mit der BLS bzw. dem Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur. Es werden Unterlagen erarbeitet, die eine Gesamtbeurteilung durch die zuständigen Instanzen erlauben. Sie werden selbstverständlich Gelegenheit erhalten, Stellung zu nehmen, wenn die Sache spruchreif ist und verwirklicht werden soll. Dann wird es allenfalls um eine neue Linie gehen, was eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses bedarf.

Über den Taktfahrplan werden wir uns später noch unterhalten, im Zusammenhang mit dem Postulat Binder. Der Start war gut. Das Angebot konnte gesteigert werden. Die Attraktivität ist gestiegen. Ob das anhalten wird, bleibt abzuwarten.

Zu den konkreten Fragen: Ständerat Schönenberger erwähnte, dass man bei den SBB gewissermassen zuviel Beharrungsvermögen habe. Hier darf ich daran erinnern, dass sich die SBB (längst bevor wir uns damit beschäftigten) seit nahezu zehn Jahren mit diesem Problem in gründlichen Studien auseinandersetzen, dass sie konkrete Vorschläge unterbreiteten, die zur Verbesserung des Rechnungsergebnisses beitragen könnten, nämlich im Projekt 1977. Da geht es um die Umwandlung von bedienten in nichtbediente Stationen, Umstellungen usw. Was wurde realisiert? Von diesem Projekt der SBB praktisch nichts. Man hat auf die GVK gewartet, und man wartet heute noch. Das kann aber nicht den SBB zur Last gelegt werden. Und wie steht es mit der GVK? Dazu ein offenes Wort. Die GVK ist sehr wertvoll. Das sind unerlässliche Entscheidungsgrundlagen, aber nicht mehr als das. Mit 40 Thesen oder mit 13 Energieszenarien liefert man den politischen Instanzen Entscheidungsgrundlagen, nimmt ihnen aber die Entscheidung nicht ab. Die GVK nimmt Ihnen und uns keinen Entscheid ab mit den 40 Thesen. Und Sie wissen, wo dann der

Teufel steckt, nämlich im Detail, wenn es darum geht, diese Thesen in die Praxis, vor allem in die politische Praxis umzusetzen. Sie wissen auch, wo im Energiesektor der Teufel steckt, nicht in den 13 Szenarien, die sind in sich selbst durchaus konsistent. Es sind gute Szenarien, aber dann, wenn es darum geht, zu entscheiden, ob wir die restlichen Wasserkraften nutzbar machen wollen, was das für die Umwelt usw. bedeutet, oder wenn es darum geht, ob wir Kernkraftwerke bauen wollen, um ein Szenarium zu realisieren, da beginnen die Schwierigkeiten. Das ist auch mit der GVK so. Man hat auf die GVK gewartet, konkrete Vorschläge der SBB nicht in Angriff genommen – mit guten Gründen, das lasse ich gelten –, aber wir sind so nicht weit gekommen.

Die Schwerverkehrsabgabe ist, da gebe ich Ständerat Schönenberger recht, auch wenn sie verwirklicht wird, was ich sehr hoffe, kein Allheilmittel. Eine Schwerverkehrsabgabe, wie sie definitiv auch ausgestaltet wird, kann einen mehr oder minder grossen Beitrag zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen leisten, aber nicht mehr als das. Mit einer Schwerverkehrsabgabe, auch wenn sie sehr grosszügig bemessen würde, lösen wir die Probleme nicht, sondern wir leisten einen Beitrag zur Problemlösung.

Damit habe ich auch Ständerat Piller geantwortet wegen der GVK. Wir haben sie jetzt in der Schlussbearbeitung. Der Bundesrat wird sie in nächster Zeit verabschieden. Aber machen wir uns keine Illusionen: die Diskussion auf der politischen Ebene, in den Räten, zur Realisierung der GVK wird noch einiges abfordern, denn hier geht es darum, zu ganz konkreten Fragen Stellung zu beziehen.

Ständerat Hefti, darf ich festhalten: der Bundesrat hat in bezug auf die Arbeitszeitverkürzung nichts beschlossen. Es haben Gespräche zwischen einer Delegation des Bundesrates und den Delegationen der Arbeitnehmerorganisationen und der Arbeitgeberorganisationen stattgefunden, um die Standpunkte zu erläutern und die Überlegungen auszutauschen, aber es ist nichts entschieden. Und wenn eine Arbeitszeitverkürzung erfolgen sollte, dann wird ja vorbehaltlich der Neuregelung, wie sie im Nationalrat jetzt zur Diskussion steht, das Parlament zum Zug kommen. Ständerat Knüsel hat darauf hingewiesen: wir brauchen bei einer Arbeitszeitverkürzung von 44 auf 42 Stunden bei den PTT 1800 und bei den SBB 1300 zusätzliche Etatstellen für eine Kompensation im betrieblichen Bereich, nicht in der Verwaltung.

In einer Frage sind wir einer Meinung, Frau Lieberherr hat darauf hingewiesen. Man könnte nicht differenzierte Regelungen treffen; für die SBB nicht, weil das Rechnungsbild schlechter ist, für die PTT angesichts des Überschusses auch nicht günstigere. Auch in zeitlicher Hinsicht ist für diese Betriebe eine Gleichbehandlung nötig.

Bei den SBB und bei den PTT geht man davon aus, dass bei einer Arbeitszeitverkürzung die Einstellung der zusätzlichen Mitarbeiter sukzessive erfolgen muss, im Hinblick auf den Ausbildungsbedarf und die Einführung. Das soll abgestimmt zwischen PTT und SBB und eben sukzessive erfolgen.

Ständerat Muheim hat einige gezielte Fragen gestellt. Ich gehe der Reihe nach. Alpenbahntransversale: Die Gespräche mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Italien, übrigens auch mit Österreich, weil auch Österreich von diesen Fragen berührt wird, sind immer noch im Gange. Die Erarbeitung einer Stellungnahme zur Variantenfrage, Gotthard-Splügen-Brenner von italienischer Sicht aus, ist offensichtlich in Rom nicht leichter als in Bern. Auch dort gehen die Meinungen auseinander: einerseits die betriebliche Beurteilung durch die Staatsbahn (die italienische ist für den Gotthard), genau gleich wie die Beurteilung bei uns durch die SBB; andererseits regionale Anliegen, also vor allem Lombardei in Italien, betont für die Splügen-Variante. Rom hat noch nicht Stellung bezogen. Planungsarbeiten, die jetzt im Gange sind, müssen noch abgewartet werden. Ein weiteres Gespräch mit dem italienischen Verkehrsminister, den ich im Mai in Rom besuchte, ist auf den Herbst in Bern vorgesehen.

Zur Frage, ob diese Entscheide nach politischen oder nach SBB-betrieblichen Gesichtspunkten zu treffen seien, ist meine Antwort ganz eindeutig: Die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte der SBB sind ein Beurteilungsfaktor und nicht mehr. Die Gesamtbeurteilung hat noch andere Kriterien und Gesichtspunkte miteinzubeziehen, und deshalb kann der Entscheid nur auf der politischen Ebene getroffen werden. Wir haben das schon seit einiger Zeit klargestellt. Es ist nicht Sache der SBB, die Frage der Variantenwahl zu entscheiden, es ist ihre Aufgabe, vom betrieblichen Gesichtspunkt aus, auch eisenbahnpolitisch Stellung zu beziehen. Die Entscheide müssen dann von den politischen Instanzen, letzten Endes auch wieder vom Parlament und allenfalls vom Volk auf dem Wege des Referendums getroffen werden.

Sie fragen weiter, ob eine Zusammenarbeit zwischen den betreffenden Kantonen nicht dienlich wäre, zwischen Gotthard-Kantonen und Splügen-Kantonen. Die Frage stellt sich in der Tat. Diese Zusammenarbeit hat im Laufe der langen Jahre immer wieder stattgefunden, mit Venehmassungen, mit direkten Kontakten. Die Frage stellt sich erneut, weil wir ja teilweise einen Szenenwechsel in den Standorträumen miterleben. Es kommt in beiden Standorträumen immer mehr Opposition auf, allmählich haben wir mehr Stimmen, die nein sagen, als die Stimmen, die über Jahrzehnte vorherrschend waren. Hier ist also ein gewisser Szenenwechsel aus ganz verschiedenen, insbesondere Umweltgründen im Gange.

Sie haben die weitere Frage gestellt, ob auch noch andere Fragen zur Diskussion stehen und bearbeitet werden. Ich muss Ihnen sagen, dass das schon seit längerer Zeit der Fall ist. Man hat sich während Jahren und Jahrzehnten auf eine abgegrenzte Fragestellung festgelegt: ein Gotthard-Basistunnel als Neuanlage und Verstärkung oder eine Ostalpenbahn, also eine Splügenbahn. Wir haben die Frage in Angriff genommen, wie es mit dem Leistungsangebot der Transitstrecken überhaupt stehe und wie die künftige Nachfrage etwa zu beurteilen sei. Die GVK gibt dazu keine konkrete Antwort; sie sagt, dass bis zum Jahr 2000 keine neue Alpentransversale erforderlich sei. Zur Variantenfrage nimmt die GVK nicht Stellung.

Wir haben verschiedene Studien betrieben, die letzte war die Studie 1979, eine Vergleichbarkeitsstudie Gotthard-Basistunnel/Splügenbahn (schweizerische Kosten, ausländische Kostanteile, Vor- und Nachteile). Dabei wurde die Frage der Kapazitäten nicht besonders abgeklärt. Das blieb zu tun. Sie können aus diesem Geschäftsbericht ersehen, dass der Transitverkehr – ohne Import/Export – in den Jahren 1973–1981 um 6,9 Prozent zugenommen hat, dass er etwa 12 Millionen Tonnen beträgt. Mit dem Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur (dieser sollte 1988 fertig sein) wird die gesamte apendurchquerende Kapazität von heute etwa 16 Millionen (Import, Export und Transitverkehr) auf dazumal etwa 25 Millionen steigen. Das bedeutet eine Zunahme um rund 50 Prozent.

Wir mussten auch diese Frage in Angriff nehmen. Wir haben das letzten Herbst gemacht. Die Arbeiten nähern sich dem Abschluss, der Bundesrat wird orientiert werden. Und hier kommen die weiteren Stichworte: Transitstellung der Schweiz, Transpolitik, welche Stellung im europäischen Verkehr soll unser Land in Zukunft haben, welches ist die Bedeutung ausserhalb des Verkehrsbereiches, strategisch, politisch, wirtschaftlich? Alle diese Fragen müssen auf einer breiteren Ebene geprüft und zusammenhängend beurteilt werden; erst dann können wir dem Parlament eine entsprechende Botschaft oder einen entsprechenden Bericht erstatten.

Dem Bundesrat stellt sich die Frage, ob es richtig wäre, vorgängig eine Botschaft zur Linienführungsfrage (Varianten) zu bringen, oder ob es nicht besser sei, alles zusammen in einem Bericht an das Parlament unterzubringen, um auch Ihnen eine Gesamtdiskussion zu ermöglichen.

Damit habe ich zu den gestellten Fragen Stellung bezogen. Ich bitte Sie um Genehmigung der Rechnung SBB 1981.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress Art. 1–4

Titre et préambule art. 1 à 4

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 81.056

PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag I

PTT. Budget 1982. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. April 1982

Message et projet d'arrêté du 21 avril 1982

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, Berne

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Andermatt, Berichterstatter: Mit der Botschaft über den Nachtrag I zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1982 werden Zahlungskredite in der Höhe von 19,1 Millionen Franken und für Gebäude Verpflichtungskredite von 12,6 Millionen Franken verlangt. Die Finanzkommission hat diese Kreditbegehren überprüft und empfiehlt dem Rat Zustimmung zum vorgelegten Bundesbeschluss.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress Art. 1–3

Titre et préambule art. 1 à 3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

81.423

Motion des Nationalrates (Oehler). Tagesschau. Rückgängigmachung der Regionalisierung
Motion du Conseil national (Oehler). Régionalisation du Téléjournal. Annulation du projet

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1981

Décision du Conseil national du 16 décembre 1981

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird angehalten, seine Vertreter in der SRG dahingehend zu motivieren oder allenfalls zu instruieren,

SBB. Geschäftsbericht und Rechnung 1981

CFF. Gestion et comptes 1981

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	196-200
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 667