

19,1 Millionen Franken. Für Gebäude werden Verpflichtungskredite von 22,6 Millionen Franken beantragt. Im Interesse der Verhandlungsökonomie dieses Rates verzichte ich auf weitere Ausführungen und gebe Ihnen bloss bekannt, dass die Finanzkommission einstimmig Zustimmung zum Bundesbeschluss, so wie ihn der Bundesrat beantragt hat, beschlossen hat. Ich beantrage Ihnen ebenfalls, das zu tun.

M. Bonnard, rapporteur: Le supplément I au budget financier des PTT pour l'année 1982 comprend des crédits de paiement pour un montant de 19,1 millions de francs et des crédits d'engagement (immeubles) pour 22,5 millions.

Le message imprimé sur papier jaune qui vous a été remis donne toutes les indications nécessaires sur ces crédits, en particulier au haut des pages 2 et 4. Il est parfaitement inutile que je vous en donne lecture. Je vous informe simplement que la commission vous propose d'approuver le supplément I au budget de 1982 des PTT.

Präsidentin: Herr Bundesrat Schlumpf verzichtet auf das Wort.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 à 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfs 110 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

82.002

Flugsicherung. Streckengebühren Sécurité de la navigation aérienne. Redevances de route

Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Januar 1982 (BBI I 931)
Message et projet d'arrêté du 20 janvier 1982 (FF I 931)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Herr **Räz** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Europäische Organisation Eurocontrol betreibt ein System für die Erhebung und Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren. Die Schweiz ist nicht Mitglied dieser Organisation; aufgrund eines vorläufigen Abkommens vom 9. August 1971 zieht aber dennoch Eurocontrol für die gebührenpflichtigen Flugzeuge, welche Flugsicherungsdienste der Schweiz in Anspruch nehmen, die entsprechenden Gebühren ein und überweist das Geld an unser Land.

Am 12. Februar 1981 hat die Schweiz zusammen mit anderen europäischen Staaten die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren unterzeichnet. Diese Vereinbarung ersetzt das vorläufige Abkommen vom 9. August 1971. Wenn die Schweiz die neue Mehrseitige Vereinbarung nicht ratifiziert, verliert sie praktisch die Einnahmen aus den Streckengebühren, denn es wäre kaum möglich, die Gebühren im Ausland einzutreiben. Die Verkehrskommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten und dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtabstimmung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, Art. 1 et 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 107 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 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

Beschluss des Ständerates vom 8. Juni 1982
Décision du Conseil des Etats du 8 juin 1982

Räz, Berichterstatter: Eine der alljährlichen Pflichtübungen ist die Behandlung und Verabschiedung von Geschäftsbericht und Rechnung der SBB. Wenn Ihnen mein Vorgänger, Herr Kollega Weber, im letzten Jahr ein relativ erfreuliches Ergebnis präsentieren konnte, ist es dieses Jahr bei mir nicht der Fall. Wir haben in unserer Bilanz einen Rekordfehlbetrag von 760 Millionen Franken zur Kenntnis zu nehmen, welcher den Voranschlag um 106 Millionen übersteigt; im letzten Jahr schloss die Rechnung um den gleichen Betrag besser ab als der Voranschlag. Im Vergleich zum Vorjahr schliesst also die Rechnung 1981 um 167 Millionen Franken schlechter ab. Besorgniserregend ist die weitere Verschlechterung des Verhältnisses des Eigenkapitals zum Fremdkapital. Bei einem Verhältnis von heute 1 zu 9,8, sind wir von der Faustregel oder dem Normalfall von 1 zu 5 noch weit entfernt. Bevor wir zur Tagesordnung übergehen, möchte ich doch einige positive und negative Probleme und Punkte erwähnen.

Der Reiseverkehr sowie der Gepäckverkehr weisen 1981 trotz Tarifierhöhungen eine erfreuliche Zunahme auf. Allein aus dieser Sparte resultieren 35 Millionen Mehreinnahmen. Wenn die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen berücksichtigt wird, ist hier die geforderte Kostendeckung erreicht. Der Güterverkehr hat dagegen die in ihn gesetzten Erwartungen bei weitem nicht erfüllt. Er ist erstmals seit 1975 sogar rückläufig und zwar um minus 22 Millionen Franken gegenüber der Rechnung 1980 oder um 103 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag. Die Gründe dafür lie-

gen bei der abgeschwächten Konjunktur der Nachbarländer; beim Import-, Export- und Transitverkehr haben wir Rückschläge von zwischen 0,7 bis 5,7 Prozent hinzunehmen. Der Güterverkehr erbringt eine Kostendeckung von nur 78 Prozent. Wir sind hier von einer vollen Kostendeckung – nach Leistungsauftrag bis 1986 vorgegeben – noch weit entfernt. Einen Ertragsausfall von 12 Millionen Franken oder 73 Prozent haben wir beim begleiteten Motorfahrzeugtransport – vorwiegend durch die Eröffnung des Gotthardtunnels verursacht. Auch der kombinierte Huckepack-Grosscontainerverkehr konnte das Vorjahresergebnis nicht erreichen. Hier hofft man, durch weitere Anstrengungen auf internationaler Ebene auf weite Sicht namhafte Verbesserungen zu erreichen.

Bei den Bauten, Fahrzeugen und sonstigen Investitionen wurde der Voranschlag mit 726 Millionen Franken leicht überschritten und damit der allseits geforderten Betriebs-sicherheit Rechnung getragen. Die bis heute eingeleiteten unternehmerischen Massnahmen konnten leider die Aufwandszunahme von 187 Millionen Franken nicht verhindern, jedoch mit 5,7 Prozent Zunahme unter der Teuerungsrate gehalten werden. Die Teuerung, die Personalvermehrung um 424 Personen – allein eine Aufwandszunahme von 135 Millionen Franken –, die Kapitalkosten, die Währungsverhältnisse, die Vorbereitungen zum Taktfahrplan und die zunehmenden Konkurrenzverzerrungen zwischen Schiene und Strasse sind die Gründe dafür. Es sind aber vorwiegend politische, unternehmerisch schwer beeinflussbare Entscheide. Sie müssen auch über diesen Weg korrigiert oder die Konsequenzen daraus müssen vom Parlament und vom Volk getragen und akzeptiert werden.

Das Nationalstrassennetz, die längere Arbeitszeit der Chauffeure, die Höchstgeschwindigkeit, die Höchstgeschwindigkeitslimiten seien Ausweichtorteile, die nebst der Schwerverkehrsabgabe ausgeglichen werden sollten, sagen Direktion und Verwaltungsrat. Diese Ausweichtorteile werden heute auf etwa 150 bis 170 Millionen Franken geschätzt und erschweren dazu die Tarifanpassungen. Die 42-Stunden-Woche, die weitere 1300 Angestellte erfordern und die Aufwandsseite mit 80 bis 90 Millionen Franken mehr belasten würde, steht zur Diskussion. Hier soll die grösste Zurückhaltung geübt werden. Unsere Bahnen sind Präzisionsbetriebe mit grossen Anforderungen und daher personalaufwendig. Infolge Krankheit und Unfall haben wir im Schnitt pro Arbeitnehmer mit durchschnittlich 16,88 Arbeitstagen Abwesenheit einen hohen Ausfall zu verkraften. Über 600 000 Arbeitstage müssen während dieser Zeit von irgend jemandem geleistet werden. 1982 werden deshalb zusätzliche Anstrengungen zur Unfallverhütung unternommen.

Eine interessante Untersuchung über eine erdölbedingte Energiekrise zeigt uns die Wichtigkeit und Notwendigkeit unserer Bahnen. Bei einer hälftigen Rationierung des Benzins im Privatautoverkehr müssten unsere Bahnen an Werktagen eine Frequenzzunahme bis zu 95 Prozent im Schnellzugsverkehr und 30 bis 150 Prozent im Regionalverkehr bewältigen können.

Positiv wertet die Kommission das verabschiedete Aktionsprogramm 1982/1984. Schwerpunkte wie Stärkung der Führungsfunktion, Reduktion des administrativen Aufwandes, Rationalisierung des Produktionsapparates unter Mitarbeit externer Experten dürften doch einiges bringen (die Details finden Sie in der Botschaft Seiten 10 und 11). Speziell das neue Finanz- und Rechnungswesen wird bessere Entscheidungs- und Führungsgrundlagen liefern. Der Bundesrat wird uns laut Leistungsauftrag im nächsten Jahr über Ergebnisse und Möglichkeiten Bericht erstatten.

Des einen Leid ist des anderen Freud, könnte man sagen. Die Bahnen als Arbeitgeber und Auftraggeber verursachen uns Kosten und Sorgen. Von beiden Seiten wird aber unsere Wirtschaft belebt und mitgetragen. Über 16 000 inländische Lieferanten erhielten 1981 Aufträge für total 1,1 Milliarden Franken, 3900 Arbeitnehmer haben einen gesicherten und guten Arbeitsplatz. Trotzdem wir uns keinesfalls mit den grossen Defiziten befreunden dürfen, ja sie bekämpfen müssen, wollen wir unsere Bahnen als Teil des

Volkswirtschaftsganzen betrachten und beurteilen. Seit dem 23. Mai fahren die Züge nach dem neuen Taktfahrplan. Wenn er einmal richtig eingespielt ist, soll er nach den Marketing-Prognosen das Ergebnis der SBB verbessern helfen. Speziell möchte ich an dieser Stelle die enorme Arbeit und Zuverlässigkeit unserer Eisenbahner würdigen. Praktisch ohne die geringste Störung diesen Übergang zu vollziehen, verdient Dank und Anerkennung.

Noch ein Wort zur weiteren Planung. Nach der GVK soll ein Schienenkreuz Ost-West und Nord-Süd, analog dem Nationalstrassennetz, erstellt werden, um den steigenden Transportkapazitäten und der Konkurrenz in Zukunft gerecht zu werden. Der Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur ist in vollem Gange; er erhöht die Kapazität im Transitverkehr, verlangt aber die notwendige Anpassung der Zufahrten als Zubringer.

Auch das Bedürfnis nach einer neuen Eisenbahn-Alpen-transversale wird geprüft. Der Bundesrat wird uns eine Botschaft über die Varianten Gotthard oder Splügen zum Entschcheid vorlegen. Studien werden auch erstellt über die neue Haupttransversale bzw. ob diese den Reiseverkehr zu verbessern vermag, oder ob die Nationalstrassen, z. B. die N 1, besser ausgebaut werden müsste. Die Zürcher S-Bahn, die Berner S-Bahn, der Nahschnellverkehr überhaupt, die neue Entwicklung der Traktionstechnik sowie ein Konzept über ein Fernmeldenetz bilden weitere Studien- und Planungsgebiete. All dies wird Planer und Politiker in Zukunft beschäftigen, weil hier die Bedürfnisfrage einzelner Bereiche heftig umstritten ist.

Aus diesen Überlegungen heraus hat unsere Kommission drei Untergruppen gebildet; wir wollen dadurch einzelne Gebiete des ganzen Verkehrsbereiches gezielter und vertiefter durchleuchten. Wir erwarten auch, dass Geschäftsbericht und Rechnung früher vorgelegt werden, damit auch hier noch ein effizienteres Vorgehen möglich ist.

Ihre Kommission hat sich sehr eingehend mit Geschäftsbericht und Rechnung befasst. Sie empfiehlt Ihnen – wenn auch mit einigem Unbehagen – einstimmig, bei zwei Enthaltungen, dem Bundesbeschluss, wie er uns auf Seite 13 vorgelegt wird, über Rechnung und Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für 1981 zuzustimmen.

M. Houmard, rapporteur: Votre commission a examiné les comptes des CFF dans sa séance du 27 mai. Elle vous recommande à l'unanimité moins trois abstentions d'approuver l'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des CFF pour l'année 1981.

Comme vous avez pu le constater à la lecture du message du Conseil fédéral, les comptes des CFF se soldent par un déficit de 760,4 millions de francs. Ce montant accuse une augmentation de 187,8 millions par rapport à 1980 et de 106 millions par rapport au budget. Ce résultat défavorable provient pour moitié d'une augmentation des charges et pour moitié d'une diminution des recettes. Si le produit du trafic des voyageurs est en augmentation de 2,6 pour cent, le volume des transports de marchandises s'est nettement rétréci. Le volume des transports de voyageurs est en constante progression depuis 1979. Les prestations de trafic exprimées en voyageur kilométrique sont, elles, en revanche, en légère baisse par rapport aux chiffres record de 1980. L'augmentation du trafic provient pour l'essentiel des courses régulières à destination du lieu de travail ou du lieu des études.

La commission a pris connaissance avec satisfaction des efforts entrepris par les CFF en faveur de la clientèle accompagnés de la poursuite de la rationalisation imposée par des considérations économiques.

Nous nous plaignons à souligner la parfaite mise en place de l'horaire cadencé. Cette nouvelle conception du trafic des voyageurs offrant un horaire plus dense et plus systématique, devrait permettre, après une période de rodage, non seulement d'augmenter les produits, mais aussi de dépasser l'augmentation des charges annuelles. Pour arriver à ce résultat, il faudra nécessairement que notre grande régie poursuive son effort de rationalisation.

Les nouvelles prestations auront donc pour conséquence des changements au niveau non seulement de la clientèle, mais certainement aussi du personnel. Car si l'effectif du personnel a pu être comprimé de 1974 à 1978, depuis cette date, l'effectif moyen augmente légèrement chaque année et, en 1980, le nombre des unités de personnel a progressé de 424 agents. Cette augmentation se justifie en prévision de l'introduction du nouvel horaire, mais aussi par la nouvelle réglementation des vacances.

La majorité de la commission est d'avis qu'il est non seulement souhaitable mais encore nécessaire que les CFF poursuivent leurs efforts de rationalisation, par exemple en installant de nouveaux distributeurs automatiques de billets en limitant l'effectif du personnel sur les lignes à faible trafic, entre autres en multipliant les lignes sur lesquelles le voyageur valide lui-même ses titres de transport, ou bien en utilisant le contrat-cadre signé avec les PTT, en vertu duquel les bureaux de poste sont habilités à délivrer des billets pour remplacer les bureaux de gare à trop faible trafic.

Nous nous plaignons d'autre part à souligner l'effort consenti par le Département militaire fédéral, qui a remis aux recrues des bons pour l'achat de billets au prix unique de cinq francs, alors que ce département remboursait la différence de prix aux CFF.

La parfaite réussite de la mise en place de l'horaire cadencé, spécialement pour les trains «intercités» et les trains directs, devrait nous permettre d'afficher un certain optimisme quant à l'amélioration des produits du trafic des voyageurs.

Dans le domaine du trafic des marchandises, la situation est toutefois très différente. Alors que l'on pouvait noter en 1980 une amélioration du produit du transport des marchandises de 9,1 pour cent, les recettes de ce trafic ont diminué en 1981 de 2 pour cent pour se situer à 1106 millions. Cette évolution est imputable à la dégradation de la conjoncture dans les pays voisins et à l'évolution structurelle dans les systèmes de transport. Grâce à un réseau d'autoroutes toujours plus dense, le trafic routier est bien souvent en mesure de proposer des prix et des prestations plus avantageux, même dans le domaine des transports à longue distance. La liberté de manœuvre des entreprises ferroviaires en matière de trafic s'en trouve réduite d'autant. Dans ces conditions, votre commission est consciente des problèmes considérables posés par l'objectif fixé dans le contrat d'entreprise. Il ne sera pas facile de parvenir, d'ici à 1986, à la couverture intégrale des coûts dans le secteur des wagons complets alors que les recettes ont passé de 21 francs 30 la tonne en 1973 à 18 francs 75 en 1981 et cela malgré le renchérissement de 40 pour cent intervenu durant la même période.

La commission a été sensible au fait que le conseil d'administration ait, en conséquence, approuvé un programme d'action comprenant trois points forts, soit le renforcement de la gestion de l'entreprise, la réduction des charges administratives, et la poursuite de la rationalisation de l'appareil de production. Ce programme d'action souligne la volonté de mettre tout en œuvre pour améliorer la situation économique, mais aussi une recherche permettant d'améliorer le désenchevêtrement de la responsabilité des autorités de l'entreprise.

Votre commission s'est aussi attardée sur le problème de l'augmentation de l'offre sur l'axe nord-sud. Elle est d'avis que la réalisation d'une ligne complémentaire nord-sud est liée à la rentabilité prévisible d'une telle ligne. Il ne serait en effet pas convenable de consentir d'énormes investissements pour tripler la capacité de transport et de provoquer en même temps une forte augmentation du compte d'exploitation. Sans avoir à trancher sur le fond, la majorité de la commission est d'avis que cet accroissement de la capacité du trafic ne doit être retenu que s'il peut satisfaire à un tarif couvrant plus ou moins les coûts et qu'une décision ne peut être prise qu'en étroite collaboration avec la stratégie de transport envisagée par nos voisins.

Devant la complexité de tous ces problèmes, la Commis-

sion des transports et du trafic du Conseil national a décidé de constituer trois groupes de travail: un premier groupe s'occupant de la planification de la capacité, un deuxième groupe analysant les problèmes inhérents aux lignes régionales et enfin le troisième étudiant le trafic de détail et l'évolution du ferroutage. L'analyse de ces trois sujets devrait nous permettre de vous renseigner plus en détail lors de la discussion du prochain rapport de gestion des CFF.

Nous ne saurions conclure ce rapport sans évoquer encore le problème du personnel de notre régie. En effet, avec un effectif de 38 791 personnes, le nombre d'agents est inférieur d'environ 200 par rapport à 1974. La productivité a passé, en 1981, à 121,2 pour cent; elle est donc légèrement inférieure au résultat de 1980 mais ceci est en raison du recul même des prestations de trafic. La formation des cadres a bénéficié d'efforts considérables, le recrutement des apprentis s'est amélioré (+ 258), ce qui est de bon augure en vue du remplacement du personnel qui prendra sa retraite au cours des années à venir.

Nous nous faisons l'interprète de la commission pour remercier tous les agents qui ont contribué à la réussite de la mise en place des nouvelles prestations CFF. Nous espérons surtout que la volonté d'innovation manifestée permettra de réaliser les objectifs du contrat d'entreprise.

En conclusion, la commission vous propose d'approuver l'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des CFF de 1981.

Zwygart: Die Erfolgsrechnung der SBB schliesst wiederum mit einem Fehlbetrag von 760 Millionen Franken ab, welcher aus allgemeinen Bundesmitteln zu begleichen sein wird. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Verschlechterung um 170 Millionen Franken. Dieser Betrag ist ausschliesslich teuerungsbedingten Mehrausgaben zuzuschreiben. Einmal mehr muss man – es ist zur Gewohnheit geworden – zu den Bundesfinanzen ein grosses Unbehagen anmelden. Wenn der beschlossene Leistungsauftrag an die SBB zum Tragen kommen wird, dürfte das düstere Bild wesentlich aufgehellt werden. Wie sich dazu der neu angelegte Taktfahrplan finanziell auswirken wird, bleibe dahingestellt. Beide Neuerungen (Taktfahrplan und Leistungsauftrag) werden aber die SBB niemals aus den roten Zahlen herausführen. Dazu braucht es zusätzliche Anstrengungen. Mir fehlt im ganzen Bericht etwas. Die Fehlbeträge werden nur äusseren Umständen wie abgeschwächter Güterverkehr, Ausbau des Nationalstrassennetzes und der allgemeinen Teuerung zur Last gelegt. Man hört aber wenig von betriebsinternen Ideen, d. h. davon, dass man sich organisatorisch etwas einfallen lassen wolle. Der Taktfahrplan ist allerdings eine respektable Leistung und ein richtiges Bemühen. Es wurde auch keine Anstrengung geschaut, diese Neuerung geschickt zu verkaufen, was lobend erwähnt werden soll. Wie steht es aber mit dem produktiven Einsatz des Personals auf allen Stufen, hinauf bis zur Generaldirektion? Ist es nicht auch die allzu sehr verbreitete Formularegläubigkeit, die das unternehmerische Engagement des einzelnen Beamten lähmt? Wenn man sich hier etwas grundlegend Neues einfallen liesse und die schlimme Bremswirkung des «Herrn Büro» ausgeschaltet werden könnte, dann bin ich überzeugt, dass neue Kräfte frei würden, die den SBB aus den roten Zahlen heraushelfen könnten. Darüber würden sich Generaldirektion, Bundesrat und Parlament freuen, mit uns auch die vielen zuverlässigen Eisenbahner, die unter der gegenwärtigen Situation der SBB leiden. Wird das wohl einmal Wirklichkeit, oder bleibt es ein Traum?

Die unabhängige und evangelische Fraktion stimmt Geschäftsbericht und Rechnung der SBB für 1981 mit wenig Freude zu.

Bühler-Tschappina: Im Gegensatz zum relativ guten Rechnungsergebnis des Jahres 1980 haben wir uns heute mit einer wesentlich schlechteren Situation für 1981 zu befassen. Teuerung, Höhenflug der Zinssätze, Inbetriebnahme weiterer Nationalstrassenabschnitte (es wirkt sich erstmals

die Eröffnung des Gotthard- und des Seelisbergtunnels aus) sowie Verflachung der wirtschaftlichen Lage sind die Stichworte, die zu diesem unerfreulichen Ergebnis geführt haben. Eine klare und konsequente Verkehrspolitik, d. h. eine Politik möglichst gleich langer Spiesse zwischen Schiene und Strasse, könnte sicher einiges zur Verbesserung der Finanzlage bei den Bahnen beitragen. Andererseits müssen sich alle Beteiligten bewusst sein, dass Forderungen nach Arbeitszeitverkürzung, Ferienverlängerung usw. bei der gegenwärtigen Finanzlage wohl kaum durch die Anstellung von neuem zusätzlichem Personal aufgefangen werden, sondern nur durch weitere Rationalisierungen und Automatisierungen kompensiert werden können, wenn das Rechnungsergebnis nicht noch weiter verschlechtert werden soll. Von weiteren Rationalisierungsmassnahmen werden aber leider vor allem Arbeitsplätze in jenen Regionen betroffen, in denen wir in anderem Zusammenhang – zum Beispiel über die Entwicklungskonzepte – grosse Anstrengungen unternehmen, um Arbeitsplätze zu erhalten und wenn möglich neue zu schaffen.

Es würde uns daher interessieren, wie der Bundesrat die hier auftretenden Zielkonflikte zu lösen gedenkt. Im übrigen stellt die SVP-Fraktion mit Befriedigung fest, dass die Einführung des Taktfahrplans und die Vermarktung dieser Neuerung eine erfreuliche Initiative der Unternehmensleistung darstellt, die sich hoffentlich längerfristig positiv auswirken wird. Für den reibungslosen Übergang zum Taktfahrplan möchten wir aber insbesondere auch dem Personal auf allen Stufen anerkennend unseren ganz besonderen Dank aussprechen.

Damit beantrage ich Ihnen im Namen der SVP-Fraktion, den Geschäftsbericht und die Rechnung der SBB zu genehmigen.

Ammann-St. Gallen: Vor einem Jahr erzielten die SBB ihr bestes Ergebnis seit 1974, eine eindeutige Folge der guten Konjunkturlage, der steigenden Benzinpreise und einer eher günstigen Währungslage. Das gute Resultat war einer fast einmaligen Kumulation günstiger Umstände zuzuschreiben, die den Bundesbahnen damals zu Hilfe kamen. Auch wir freuten uns selbstverständlich an der Leistungs- und Ertragssteigerung, warnten aber gleichzeitig vor Illusionen. Ich kam mir dabei geradezu als Spielverderber vor, wie übrigens schon bei der Beratung des Budgets 1981, als unsere Vorbehalte mit dem Begriff «Schwarzmalerei» abgetan wurden. Insbesondere die Entwicklung im Wagenladungsverkehr wurde von uns leider richtig vorhergesehen. Es hat doch keinen Sinn, die SBB gleichsam militärisch abzukommandieren zur Erzielung einer besseren Rechnung und zur Durchsetzung der vollen Kostendeckung im Wagenladungsverkehr, ohne gleichzeitig das richtige Umfeld zu schaffen. Die Bahnen disponieren nicht im luftleeren Raum. Sie unterliegen dem harten Druck einer schier ruinösen Strassenkonkurrenz, die namhafte und ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile geniesst. Hier ist kein Postregal, das wenigstens notdürftig schützt und dafür sorgt, dass der wesensgerechte Schwerverkehr auf der umweltfreundlichen, energiesparenden und auslandunabhängigen Schiene verbleibt. Kein Wunder, dass gerade im Güterverkehr das Budgetziel um fast 104 Millionen Franken verfehlt wurde!

Bei dieser Sachlage hätten wir vom Leistungsauftrag und der geplanten Schwerverkehrsabgabe eine Klärung erwartet. Unsere Hoffnungen wurden indessen arg enttäuscht. Beim heute erreichten Stand der Diskussion beginnt man am Wert der jahrelangen Arbeit an der Gesamtverkehrskonzeption zu zweifeln. Allein eine leistungsbezogene Abgabe – nach Version des Bundesrates – würde die sich stets noch verschärfende Benachteiligung der Bahnen etwas verringern und die gewiss erstrebenswerte volle Kostendeckung im Schienengüterverkehr als realistisches Ziel erscheinen lassen. 150 bis 170 Millionen Franken sollten nach Ermittlungen der SBB bei der Realisierung aller flankierenden Massnahmen durchaus drinliegen. War es sodann nicht eher Wunschenken, das dazu verführte, die

gute Konjunkturlage des Jahres 1980 auf das nächstfolgende zu projizieren und zu glauben, dass das weitere Zusammenwachsen des Nationalstrassennetzes (unter anderem Gotthard-Strassentunnel) und die erheblichen Währungsschwankungen keine spürbaren Auswirkungen auf die Konkurrenzlage der SBB hätten?

Auch die nach wie vor beunruhigende Teuerungsrate lässt den für das laufende Jahr budgetierten Fehlbetrag von 798 Millionen Franken viel realistischer erscheinen. Dass es beim vorliegenden Rechnungsjahr 1981 mit 760 Millionen sein Bewenden hatte, ist nebst zusätzlichen Sparanstrengungen auf die recht erfreuliche Entwicklung des Reiseverkehrs zurückzuführen. Fast erstaunlich finde ich die Tendenzen, die sich in verschiedenen bislang eher stiefmütterlich behandelten Verkehrsarten abzeichnen: So entfällt der Hauptanteil der Verkehrszunahme auf die Streckenabonnemente für regelmässige Fahrten zur Ausbildung und zur Arbeit (plus 2,5 Millionen Personen). Der Gepäckverkehr erbrachte Mehreinnahmen von 0,7 Millionen, und beim Stückgut stieg der Ertrag bei unverändertem Volumen gar um 7,4 Millionen Franken. Offenbar entsprechen auch diese zu Unrecht oft etwas belächelten Verkehrsarten einem lebhaften Bedürfnis der Bevölkerung. Eine entsprechend rücksichtsvolle und vorsichtige Angebots- und Tarifpolitik in diesen Sparten ist künftig wohl angezeigt.

Der unlängst eingeführte Taktfahrplan ist für uns ein eindrückliches Beispiel unternehmerischer Initiative und straft jene Lügen, die diesem Bundesbetrieb unter der Flagge privatwirtschaftlicher Ideologie die Zukunft absprechen oder doch tunlichst erschweren wollen. Solch mutige Angebotsverbesserungen sind doch der phantasielosen Nachahmung ausländischer Gesundheitschumpfungsexperimente bei weitem vorzuziehen! Dieser Regierung und diesem Parlament wünsche ich nur eines: die notwendige Geduld, die den mittel- und langfristigen Erfolg dieser Initiative überhaupt erst ermöglicht. Alle bisherigen Taktfahrpläne auf Vorortslinien und auf Privatbahnen zeigten ihre positiven Resultate nämlich erst im Verlaufe mehrerer Jahre.

Wie jedes System hat auch der Taktfahrplan seine Nachteile. Er ist vorab auf den Fernverkehr ausgerichtet. Die Zeche bezahlen gewisse Randregionen, deren regionale Bedürfnisse, auch Anschlüsse, nur ungenügend berücksichtigt werden. Mittlere Bahnhöfe, wie zum Beispiel Uzwil und Flawil, verloren beliebte Schnellzugshalte. Schliesslich sahen sich verschiedene Privatbahnen durch die neue Anschlusslage zu namhaften Mehrleistungen gezwungen, die kaum durch entsprechende Frequenzen ausgeglichen werden können. Es dürfte nicht einfach sein, an künftigen Fahrplankonferenzen die richtige Mischung von Milde und Härte zu finden, die nötigen Konzessionen zu machen, dabei aber das Ganze nicht in Frage zu stellen.

Zum Schluss möchte ich nun aber doch zur Besonnenheit aufrufen. Sowohl der Leistungsauftrag als auch das Aktionsprogramm 1982–1984 sind verabschiedet. Zu hohe Erwartungen verschiedener Parlamentarier scheinen mir indessen genauso verfehlt wie überstürztes Handeln der SBB. Wer den Leistungsauftrag als Freipass zu brüskem Dienstleistungsabbau missdeutet, liegt falsch.

Die Verantwortlichen der SBB werden es sich gut überlegen müssen, bevor sie zum Halali auf die Landstationen und den Stückgutverkehr blasen. Es wäre wohl besser, jeweils im Einvernehmen mit den Betroffenen nach massvollen Lösungen zu suchen, statt mit rücksichtsloser Automatisierung und Rationalisierung kurzfristig den ganzen Goodwill der Taktkundschaft wieder zu verscherzen. Betroffen sind auch Abertausende von Bediensteten, die mit einem begeisternden Grosseinsatz trotz Personalmangels den erfolgreichen Übergang zum Taktfahrplan überhaupt erst ermöglichten. Denken wir daran, wenn demnächst über eine stufenweise Arbeitszeitverkürzung gesprochen wird!

Der Aufruf zur Besonnenheit gilt aber auch einzelnen Kollegen hier im Saale: Lasst die SBB nun endlich einmal in Ruhe arbeiten! Mit einer wirren Folge oft widersprüchlicher Befehle, mit verbalen und theatralischen Rundschlägen ist weder der Verwaltung noch dem Personal, noch der Bun-

deskasse gedient. Zu billig wäre es doch, sich mit der Ablehnung der bundesrätlichen Anträge auf Kosten jener profilieren zu wollen, die sich im harten Alltag mit den verheerenden Folgen verkehrspolitischer Fehlleistungen herumzuschlagen haben.

Geben wir den Bundesbahnen auf ihrer Fahrt in die Zukunft den nötigen Flankenschutz! Verkehrsteilung im Schwerverkehr, Verkehrsteilung schlechthin, ist ja nicht einfach Schicksal oder Zufall . . . Wenn uns Lebensqualität, Energie-sparen und soziale Kosten nicht gleichgültig sind, dann ist Verkehrsteilung doch stets auch eine Frage des politischen Willens! Wollen wir noch mehr verstopfte Strassen, noch mehr schwere Brummer, noch mehr Asphalt und Beton? In diesem Sinne empfehle ich Ihnen im Namen der SP-Fraktion, dem vorliegenden Bundesbeschluss zuzustimmen.

M. Thévoz: Le groupe libéral a pris connaissance du résultat des comptes de 1981 des Chemins de fer fédéraux avec réalisme et, bien sûr, sans enthousiasme. Le déficit qui s'élève à 760,4 millions de francs, soit plus de 2 millions par jour, est certes important, mais ne constitue en fait pas une surprise. Il serait vraiment vain et illusoire d'attendre une amélioration sensible de la situation financière de nos CFF alors que l'inflation, qui enfle les frais généraux et ne peut être que partiellement compensée, n'est pas vaincue et que le transport des marchandises – reflet assez fidèle de notre situation économique – marque une stagnation, voire un léger recul. Dès l'instant où nulle faute grave de gestion n'a été constatée et qu'aucune perturbation intempestive n'est venue entraver la bonne marche de notre réseau ferré durant l'exercice écoulé, force est d'enregistrer ce résultat avec une certaine philosophie.

A l'instar de nombre de transporteurs routiers, qui aiment à le proclamer à l'arrière de leurs véhicules, on peut à juste titre affirmer que les CFF, service public au plein sens du terme, «roulent pour nous». Cette constatation, à défaut d'alléger la facture finale, a du moins l'avantage de la rendre psychologiquement plus supportable.

Il n'en demeure pas moins que tout doit être entrepris afin d'améliorer cette situation pénible. Aussi notre groupe approuve-t-il pleinement le programme de mesures arrêté dans ce but, par le conseil d'administration des CFF. La volonté constante d'améliorer la gestion de l'entreprise, de réduire les charges administratives et de poursuivre la rationalisation de l'appareil de production devrait permettre, à moyenne échéance, de remonter la pente. Nous le souhaitons d'autant plus vivement que les CFF ont entrepris un effort méritoire, voire révolutionnaire, en introduisant pour la première fois, ce printemps, l'horaire cadencé. Cette innovation s'est faite sans heurts notables, grâce à une préparation méticuleuse et grâce au fait que le personnel a fait montre de l'engagement et de la motivation nécessaires. Tout cela est de bon augure.

L'an passé, nous avons, en commentant le précédent exercice, souligné que les CFF devaient viser haut dans la qualité de leurs services afin d'attirer à eux une clientèle exigeante. L'introduction de l'horaire cadencé y contribue incontestablement. La densité et la souplesse accrues de l'offre qui en découle vont certainement, nous le souhaitons du moins, drainer vers le rail de nouveaux usagers qui n'aient pas été liés à des horaires trop rigides et qui apprécient le confort et la sécurité des wagons modernes. Une condition cependant doit être mieux remplie. Il faut faciliter, dans toute la mesure du possible, l'accès des gares aux automobilistes, et faciliter aussi le parage à des conditions avantageuses de leur véhicule privé. Alors seulement le rail et la route seront pleinement complémentaires. C'est le vœu que nous formulons en terminant et en vous recommandant d'adopter les comptes et la gestion de notre grande régie pour 1981.

Huggenberger: Die CVP-Fraktion stimmt der Rechnung und dem Jahresbericht 1981 zu, hat allerdings das Rechnungsergebnis wie andere mit Unbehagen zur Kenntnis genommen. Es ist zu hoffen, dass die Verschlechterung

des SBB-Defizits wenigstens im Budget 1982 aufgefangen werden konnte.

Im Rahmen des Leistungsauftrages haben wir die Probleme der SBB vor nicht allzu langer Zeit hier ausgiebig und genügend diskutiert. Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Erhöhung des Dotationskapitals werden ab 1982 das unternehmerische Defizit richtiger gewichtet wiedergeben; es wird bei der Unternehmung SBB kleiner zu Buche stehen. Aber weder Leistungsauftrag noch GVK-Vorlage werden Wunder wirken.

Bei den heutigen Konkurrenzverhältnissen zwischen Schiene und Strasse wird es selbst bei bester Führung und Organisation nicht zu positiven Abschlüssen kommen. Die Situation hat sich bekanntlich in den letzten zehn Jahren grundlegend verändert. Bei ausländischen Bahnen zeigt sich das gleiche Bild. Am letzten Donnerstag konnten wir in einem Zeitungsbericht lesen, dass auch die japanischen Staatsbahnen trotz Superzügen dick in den roten Zahlen liegen. Deswegen ist bei uns Resignation nicht am Platz, aber wir müssen die weitere Entwicklung mit aller Aufmerksamkeit verfolgen. So warten wir dann gespannt auf die Ergebnisse des Aktionsprogramms 1982–1984 der SBB, insbesondere im Bereich der drei Schwerpunkte, wie sie vom Präsidenten der Kommission dargelegt wurden.

Die CVP begrüsst es auch, dass die Verkehrskommission nicht nur passiv Geschäftsbericht und Rechnung entgegennimmt, sondern sich mit Arbeitsgruppen aktiv der Überprüfung einzelner Bereiche annimmt – zurzeit sind dies Rationalisierung der Regionallinien, des Stückgut- und Huckepack-Verkehrs sowie der Kapazitätsplanung.

Es darf im Rahmen dieser kurzen Ausführungen nicht unerwähnt bleiben, dass die Einführung des neuen Taktfahrplans und der Einsatz des neuen Wagenmaterials mit dem Einheitswagentyp IV von den Bahnbenutzern mehrheitlich sehr positiv aufgenommen wurde. Bleibt zu hoffen, dass sich diese Mehrleistungen mit der Zeit auch bezahlt machen!

Andererseits wird die angekündigte Arbeitszeitverkürzung von 44 auf 42 Stunden pro Woche in einem Dienstleistungsbetrieb, wie es die SBB sind, grosse personelle Mehraufwendungen mit sich bringen. Wir haben Zahlen gehört; und ich möchte wie Herr Bühler-Tschappina an den Bundesrat die Frage stellen: Besteht die Möglichkeit, und inwieweit besteht die Möglichkeit, diesen Mehrbedarf an Personal durch Rationalisierungen aufzufangen?

Aber die anhaltende Teuerung steht der Kampfansage an die Defizite nicht sehr förderlich zur Seite. Eine entscheidende Wende könnte allein ein Aufschwung im Güterverkehr zu akzeptablen Tarifen bringen, weshalb gerade in diesem Bereich alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen sind.

Ich gestatte mir als Zürcher noch eine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf in bezug auf die Einführung der S-Bahn. Bekanntlich haben die Zürcher ungefähr eine halbe Milliarde zur Einführung dieser S-Bahn, zur Finanzierung dieses Regionalverkehrs, bewilligt. Bei der Planung dieser Bahn ist es von entscheidender Bedeutung, welches Wagenmaterial zum Einsatz kommt: kurze, kompakte Züge mit Lokomotiven und Doppeldeckern oder längere Triebwagenkompositionen. Entsprechend ist auch die Infrastruktur auszugestalten. Wieweit ist hier die Entscheidung bereits gefallen? Wer ist dafür zuständig? Ich möchte doch noch erwähnen, dass die zürcherische Wirtschaft bei dieser Leistung des Zürchervolkes an die S-Bahn nicht uninteressiert zuschaut.

Vetsch: Nach den erfolgreichen Pöstlern sind jetzt die erfolglosen Bähnler dran. Sehr gerne würden auch wir uns über eine Gewinnverteilung streiten, ja wir möchten gerne zusichern, dass wir uns in einem solchen Falle über die Verteilung nicht streiten, sondern alles in die Bundeskasse geben würden, Herr Bundesrat Schlumpf! Ich habe schon mehrfach darauf hingewiesen, dass Vergleiche zwischen Post und Bahn, wie sie gelegentlich angestellt werden, ganz einfach nicht zulässig sind, weil die Voraussetzungen ganz andere sind. Ich lege Wert darauf, dass man das immer wie-

der zur Kenntnis nimmt, ohne die unterschiedlichen Voraussetzungen hier besonders aufzuzählen. Dabei sei auch betont, dass wir glücklich sind über die guten Abschlüsse bei den PTT.

Es ist schon gesagt worden, dass der relativ gute Abschluss, den wir letztes Jahr für 1980 entgegennehmen durften, gewisse Hoffnungen geweckt hat. Der Bundesrat hat allerdings damals schon vor allzu hohen Erwartungen für die Zukunft gewarnt. Im Rahmen des Leistungsauftrages konnten wir die Probleme, die sich den SBB stellen, grundsätzlich diskutieren. Diese Diskussionen und Aussprachen haben auch Hoffnungen geweckt. Nun haben wir einen um 106 Millionen Franken höheren Fehlbetrag als budgetiert (wenn ich den Leistungsauftrag erwähne, so muss man wissen, dass er auf das Ergebnis 1981 noch keinen Einfluss hatte). Es bleibt also die Hoffnung auf bessere Zeiten. Wir haben unsere Erwartungen bezüglich dieses Leistungsauftrages, des Aktionsprogrammes 1982 bis 1984, des Neuen Reisezug-Konzepts (Taktfahrplan), der im Geschäftsbericht erwähnten gezielten Massnahmen, die die Geschäftsleitung eingeleitet hat, und schliesslich auch die Realisierung der GVK.

Positiv, aber auch dringend nötig scheinen mir die vermehrten Anstrengungen, die im Marketing eingeleitet worden sind. Dort muss es ja liegen. Die Verantwortlichen sind hoffentlich – und ich glaube es – auf dem richtigen Weg, wenn eine Verbesserung der Marktbearbeitung durch verstärkte dezentrale Resultatverantwortung in kleineren, überschaubaren Marktgebieten angestrebt wird, wie das im Geschäftsbericht ausgeführt wird. Im riesigen Gebilde der SBB, das sich dauernd gegen Schwerfälligkeit zur Wehr setzen muss, ist es besonders wichtig, eigenverantwortliches und flexibles Handeln nach Möglichkeit nach unten zu delegieren, damit die lokalen und regionalen Marktgegebenheiten optimal genutzt werden können. Ich glaube, dass darin etwas liegt.

Zum Ergebnis 1981 stellt der Bundesrat in seiner Botschaft auf Seite 10 fest: «Leider liess sich nicht vermeiden, dass der Aufwand bedeutend stärker anstieg als der Ertrag. Es sind jedoch vor allem Einflüsse ausserhalb der Unternehmung, die das Rechnungsergebnis negativ beeinflussen.» Aufgeführt werden die bekannten Gründe: Teuerung, verkehrspolitische Umstände, labile Konjunkturlage. Diese Feststellung darf nicht zu Resignation und Abwarten führen! Wir verschliessen uns der Tatsache nicht, dass die Konkurrenzfähigkeit des Automobils durch den Nationalstrassenausbau stark gefördert worden ist. Die Unternehmungsleitung muss sich aber der Herausforderung stellen und im Sinne der erwähnten Aktivitäten nach Kräften Verbesserungen anstreben. Durch politische Entscheide sind im Sinne der GVK optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Bundesrat stellt dann weiter fest, dass praktisch kein tarifarischer Spielraum bestehe, um die Ertragskraft der Unternehmung zu verbessern; eine betrübliche Feststellung, wenn man andererseits den stark steigenden Aufwand sieht. Wenn das stimmt – ich hoffe, es stimme in dieser kategorischen Form nicht ganz – muss die Ertragslage durch höhere Produktivität und Rationalisierung verbessert werden können. Bis heute ist das leider nicht gelungen, hat doch der Güterverkehr 103 Millionen Franken weniger Ertrag gebracht – um ein Beispiel zu nehmen – als budgetiert. Der Verwaltungsrat bemerkt im Bericht: «Die im Leistungsauftrag verlangte Wiedererreichung der Kostendeckung im Wagenladungsverkehr stellt unter solchen Umständen ausserordentliche Anforderungen an die Unternehmung.» Wir erwarten, dass diese Anforderungen erfüllt werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Güterverkehr, insbesondere der Transitverkehr, aus der Bundeskasse subventioniert werden soll. Ich erinnere daran, dass diese Sparte bis 1974 gewinnbringend war. Es müssen vermehrt, nach dem Beispiel der Flughafenlinie, marktorientierte Streckentarife geprüft werden.

Wir haben Verständnis für berechnete und erfüllbare Begehren von seiten der Arbeitnehmer. Kein Verständnis kann aber der Forderung auf Erfüllung der 40-Stunden-

Woche auf den Fahrplanwechsel 1984 mit ihren riesigen finanziellen Konsequenzen entgegengebracht werden. Wie weit diese Zielsetzung an den Realitäten vorbeigeht, zeigt die Tatsache, dass eine Arbeitszeitverkürzung um zwei Stunden für die SBB – wie das Herr Bundesrat Schlumpf im Ständerat ausgeführt hat – 1300 zusätzliche Bedienstete erfordern würde. Eine «nur» zweistündige Arbeitszeitverkürzung als «eher schmalbrüstige Offerte» zu qualifizieren, wie dies GCV-Zentralpräsident Seiler letzte Woche getan hat, zeugt von wenig Verständnis für das Mögliche und Tragbare, von wenig Verständnis für die Lage der SBB.

Ich bin davon überzeugt, dass die grosse Mehrheit der Mitarbeiter in Anerkennung der erzielten Fortschritte und Verbesserungen, insbesondere was die grosszügige Ferienregelung anbelangt, keine solchen in bezug auf die jetzige Lage der SBB unmöglichen Zugeständnisse erwartet. Mit solchen Forderungen leisten wir unserer Volkswirtschaft als Ganzes, wie aber vor allem Unternehmungen wie den Schweizerischen Bundesbahnen, einen schlechten Dienst. Kommt doch dazu, dass wir sagen dürfen, bei grosszügiger Ferienregelung seien 44 Stunden (allenfalls 42 Stunden) Arbeit unter normalen Bedingungen wahrhaftig nichts Unzumutbares. Das wissen Sie als Parlamentarier selbst gut genug. Kein Mensch hier im Saal kommt mit der 44-Stunden-Woche aus. Weitere Verbesserungen müssen wirtschaftlich tragbar sein, sonst dienen sie wahrlich niemandem.

Der Aufwand der SBB ist innerhalb der letzten zwei Jahre um rund 450 Millionen Franken angestiegen. Die Ertragsseite konnte bei weitem nicht Schritt halten. Der Ertrag ist nur um knapp 250 Millionen angestiegen. Die 450 Millionen Franken Mehraufwand sind zu 80 Prozent verursacht durch neue, zusätzliche Personalkosten, durch Verbesserungen, die wir dem Personal sehr gönnen. Diese Zahlen zeigen doch, dass wir auf dieser Seite masshalten, Erreichtes anerkennen müssen, ebenso sehr aber die Realitäten. Da haben wir den Zielkonflikt, von dem Kollege Bühler gesprochen hat und zu dem zweifellos Herr Bundesrat Schlumpf ein paar Worte sagen wird.

Herr Ammann hat von Besonnenheit gesprochen. Ich teile mit ihm die Einsicht, dass Besonnenheit wichtig ist; die Besonnenheit ist aber auch hier wichtig und am Platz im Dienste des Ganzen.

Ich schliesse mit einem herzlichen Dank und der Anerkennung an alle Verantwortlichen, an alle SBB-Mitarbeiter aller Stufen. Wir wissen die grossen Leistungen anzuerkennen, die grossen Leistungen, die gerade jetzt sichtbar werden durch die Einführung des Taktfahrplans. Die freisinnig-demokratische Fraktion stimmt den Anträgen des Bundesrates und der Kommission zu. Es wird einige Enthaltungen geben.

Künzi: In sehr verdienstvoller Weise haben die SBB die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, besonders im Inland, in letzter Zeit wesentlich gesteigert. Ich denke u. a. an den Taktfahrplan. Sie verdienen dafür Dank und Anerkennung. Wie aber dem Geschäftsbericht auf Seite 4 zu entnehmen ist, hat der grenzüberschreitende Reiseverkehr im Berichtsjahr sowohl in Personen wie in Personenkilometern abgenommen. Gleichzeitig weiss man aber – und der Geschäftsbericht weist selber darauf hin –, dass die Passagierzahlen im Luftverkehr weiter zugenommen haben und dass der schweizerische Fremdenverkehr eine Zunahme erfahren hat. Die Tatsache, dass die SBB nicht nur vom zunehmenden internationalen Verkehr nicht profitierten, sondern noch Terrain einbüssten, weist darauf hin, dass dieser Sparte vielleicht zuwenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Dies ist vor allem deshalb von Bedeutung, weil immerhin ein Viertel der Personenverkehrs-Einnahmen der SBB aus dem internationalen Verkehr stammt.

Es stellt sich unter anderem die berechnete Frage, was die SBB unternommen haben, um ihre Stellung im grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern und wie sie in ihren diesbezüglichen Bemühungen durch die Bundesbehörden – ich denke beispielsweise an die Vereinfachung der Grenz-

abfertigung – unterstützt werden. Es würde mich interessieren, wie der Bundesrat diese Situation beurteilt.

Aregger: So sicher wie das Amen in der Kirche folgt nach Abschluss eines Rechnungsjahres die Genehmigung des SBB-Defizits durch das Parlament. Ich weiss wohl, dass wir am Ergebnis nichts ändern können. Wir können es hier bloss noch kommentieren, und da scheint es mir, dass bei einem Defizit von 760 Millionen Franken ein kritischer Kommentar wohl am Platz ist.

So sicher wie das Amen in der Kirche wiederholen sich nämlich alljährlich die Begründungen zum Defizit. Es sind dies: die Klage über das Fehlen einer eigentlichen und bahnfrendlichen Verkehrspolitik – sprich GVK –, die Klage über die ständig steigende Produktivität des Strassenverkehrs, die Klage über den erneut gestiegenen Kurs des Schweizerfrankens und schliesslich (als einziger betriebsinterner Grund) die Feststellung, die Bahn sei eben ausgesprochen personalintensiv und damit ganz besonders der Teuerung unterworfen.

Jeder dieser Gründe mag ein Stück weit stimmen und mag seinen Anteil zum schlechten Ergebnis beitragen. Was mir aber zu denken gibt, ist die Tatsache, dass diese Gründe schon jahrelang, mindestens schon seit 1973, stimmen. Hier zweifle ich daran, dass man rasch und energisch genug das Steuer herumzuwerfen versucht. Offensichtlich ist das Beharrungsvermögen traditioneller Gewohnheiten in der Struktur der Bundesbahnen immer noch viel zu gross. Eher stelle ich im Geschäftsbericht und in der Botschaft eine gewisse Ratlosigkeit gegenüber diesem Zustand fest. Es ist ja schon wieder fast ein halbes Jahr vergangen; ein Jahr, in dem wir mit einem noch wesentlich grösseren Defizit werden rechnen müssen. Wenn ich sagte: Ratlosigkeit, dann stellen sich mir folgende Fragen – ich wähle die Reihenfolge nicht unbedingt nach ihrer Bedeutung –: Warum beauftragt man erst heute Prof. Rühli mit einem Gutachten über die Entflechtung der politischen und unternehmerischen Verantwortung und über die Kompetenzregelung und die organisatorischen Abläufe zwischen Bundesversammlung und Bundesverwaltung? Warum wird erst heute ein Aktionsprogramm mit 16 verschiedenen Einzelmassnahmen beschlossen, wobei es unter den 16 Themen sehr banale Fragestellungen gibt, Fragestellungen, die in jeder Unternehmung dauernd und täglich beachtet werden? Warum hat das Aktionsprogramm eine derart lange Laufzeit, nämlich 1982 bis 1984? Müssen wir die enormen Defizite bis nach der Auswertung der Ergebnisse des Aktionsprogramms, d. h. bis 1985 oder 1986 oder gar 1987, unverändert entgegennehmen, ohne dass grundsätzliche politische Fragen zum Entscheid gelangen?

Es scheint mir, Bundesbahnen und Bundesrat finden sich mit dieser Prognose ab und wollen uns darauf vorbereiten. Ich schliesse das aus folgenden Indizien: Im Geschäftsbericht des Verwaltungsrates über das Jahr 1981, dem Jahr also, in dem wir hier erst über den Leistungsauftrag diskutierten, erscheinen auf Seite 7 schon die ersten Signale, die auf eine Nichterfüllung dieses Leistungsauftrages hindeuten. Und in der Botschaft des Bundesrates steht auf Seite 10 sogar wörtlich das freimütige Bekenntnis, der Leistungsauftrag werde weder die finanziellen Schwierigkeiten der SBB noch die Belastung des Bundes beseitigen. Wie anders tönte es in diesem Saale doch vor einem Jahr.

Ich hatte in der Verkehrskommission Gelegenheit, Detailfragen zu stellen, etwa zum immer noch nicht möglichen Vorlegen einer Linienerfolgsrechnung, einem Instrument, dem ich grösste politische Bedeutung zumessen würde, oder zur nicht zu Ende geführten Rationalisierung im Stationsdienst im Zusammenhang mit der Aufhebung des Stückgutverkehrs oder zur preislichen Begünstigung von Hoflieferanten der SBB. Ich will hier nicht näher darauf eintreten. Die jährliche, rein rhetorische Bewältigung des Bundesbahndefizites und die Unmöglichkeit, dass unser Parlament raschere und wirksamere Massnahmen erwirken kann, muss uns ernsthaft beschäftigen. Der heutige Zustand und die Aussichten für die nächste Zukunft können uns nicht

befriedigen. Einige Stimmhaltungen schon in der Kommission sind als Zeichen in diesem Sinne zu werten.

Frau Kopp: In Anbetracht der chronisch schlechten Finanzlage der SBB wird es weitherum nicht verstanden, dass die SBB ein offenbar sehr luxuriöses Ausbildungszentrum in der Nähe von Murten bauen. Es handelt sich dabei um den sogenannten Löwenberg, ein Herrschaftsgut mit einem alten Schloss, das mit einem Aufwand von 40 Millionen Franken in ein Ausbildungszentrum umgebaut wird. Das Projekt enthält 200 Arbeitsplätze; mit anderen Worten kostet ein Arbeitsplatz 200 000 Franken.

Ich habe in dieser Angelegenheit eine kleine Anfrage eingereicht, aber auf die wesentliche Frage keine Antwort erhalten und möchte sie deshalb im Rahmen der Diskussion um den Geschäftsbericht noch einmal stellen. Es ist mir, Herr Bundesrat, selbstverständlich klar, dass die SBB Leute ausbilden muss, dass sie Fortbildung, Umschulung usw. weiter betreiben muss und, wie Sie schreiben, dass der Bau eines SBB-eigenen Ausbildungszentrums notwendig und richtig ist. Meine Frage bezog sich denn auch hauptsächlich darauf, warum es nötig ist, diese Ausbildung in einem derart luxuriösen Rahmen und mit einem so hohen Kostenaufwand zu betreiben. Ich möchte deshalb meine Frage wiederholen, nämlich: Erachtet der Bundesrat dieses Projekt in Anbetracht der prekären Finanzlage der SBB nicht als über-rissen? Zweitens würde mich doch interessieren, was die SBB an anderen Projekten angeschaut hat, nachdem offensichtlich dieser Löwenberg nun das geeignetste und das preiswerteste Objekt sein soll, das im Rahmen einer sorgfältigen Evaluation geprüft worden ist.

Bircher: Ich möchte gerne Stellung nehmen zu drei Problemen: zur neu angepeilten Marketingstrategie der SBB, zu den Tariffragen und zum Taktfahrplan.

Der Ausbau des Marketingstabes der SBB ist bereits im Geschäftsbericht vom Verwaltungsrat und vom Bundesrat sehr positiv entgegengenommen worden, und auch ich kann mich dieser guten Betrachtung anschliessen. Es ist unbedingt nötig, dass nach manchen Jahrzehnten, wo die SBB praktisch ein Monopol hatten, heute, wo ungefähr seit 1950 ein ganz anderes Verhältnis zum Autoverkehr besteht, die SBB in die Offensive gehen und mit einer angriffigen Marketingstrategie versuchen, mehr Marktanteile zurückzugewinnen. Positiv ist mir aufgefallen, wie zum NRK 1982, also zur Einführung des Taktfahrplans, werbebegleitende Massnahmen stattgefunden haben, wie sie früher nicht anzutreffen waren. Ich erwähne etwa die Gratisfahrpläne für 46 grössere Orte, Gratisfahrpläne für 44 Regionen der Schweiz; die Präsenz ganz allgemein auf den Bahnhöfen ist entscheidend besser geworden.

Hier allerdings ein erster Mangel: Noch immer finden wir bei uns – ich denke an den Kanton Aargau, aber auch an andere Kantone ohne Grossstädte – relativ viele Bahnhofgebäude, die einen schlechten Eindruck erwecken, die eher ein tristes Ansehen haben und die mit nur wenig Aufwand ein etwas lebensfroheres Aussehen haben könnten. Hier könnte vielleicht gerade mit dem Aktionsprogramm 1982–1984 etwas unkomplizierter und ohne dass der ganze Instanzenzug bei den SBB-Baugremien durchlaufen werden muss, Abhilfe geschaffen werden.

Zur Tarifffrage. Es erscheint mir wenig marketinggerecht, wenn innerhalb kurzer Zeit zweimal bei unseren Bundesbahnen Tarifierhöhungen stattgefunden haben. Natürlich haben wir Verständnis für den Kostendruck, den es aufzufangen gilt, und natürlich ist es so, dass hier geklagt wird über das Defizit. Wenn weniger Ertrag hereinkommt, wird das Defizit grösser. Das ist auch mir geläufig und verständlich. Aber es ist meines Erachtens zu wenig auf den ursächlichen Zusammenhang geschaut worden, den eben der Preis für eine Ware mit deren Nachfrage, d. h. hier mit der Benützung der Bundesbahnen hat. Mit anderen Worten: Wenn wir mengenmässig mehr auf die Bahn bringen wollen, dann müssen wir sehr vorsichtig operieren mit zukünftigen Preiserhöhungen. Oder nochmals anders gesagt: Wenn wir

etwas risikofreundlicher die Sache anschauen, könnten wir den gleichen Ertrag hereinbringen mit etwas tieferen Tarifen, dafür mit mehr Mengenumsatz. Wir hatten die Preiserhöhung im Oktober 1980 von ungefähr 6 bis 7 Prozent, und wenn ich den Geschäftsbericht 1981 richtig studiert habe, resultierte daraus damals ja nur ein Ertragszuwachs von 3,9 Prozent, also die Preiserhöhung ist nicht voll mit einem Ertragszuwachs parallel gelaufen. Wir hatten schliesslich die neueste Tarifierhöhung auf den März 1982, die deshalb nicht glücklich war, weil sie kurz vor Einführung des Taktfahrplanes stattgefunden hat. Meines Erachtens müsste man, wenn schon eine so kurz gestaffelte Erhöhung kommt, kombinieren, wenn man etwas Neues bringt, etwas verbessert, dann kann man je nachdem den Preis etwas anpassen, aber nicht zwei, drei Monate im voraus. Schliesslich auch noch die Grundsatzüberlegung, die – das muss ich anerkennend erwähnen – in unserer neuen Marketingabteilung Einzug gehalten hat. Es ist doch heute so, dass der Autofahrer, den es ja schliesslich für die Bahnbenützung zu gewinnen gilt, seine fixen Kosten nicht mehr rechnet, dass er nur seine effektiven Autoreisekosten anschaut, wenn er nachher den Billettpreis der Bahn vergleicht.

Ganz zum Schluss zur Klage wegen des Taktfahrplans für den Aargau: Ständerat Binder und meine Wenigkeit haben in der Kleinen Kammer und hier im Nationalrat Vorstösse unternommen für die Besserstellung des Aargaus. Leider konnte Herr Bundesrat Schlumpf materiell dazu nicht Stellung nehmen. Ich möchte hier die Gelegenheit ergreifen und einfach sagen, dass wir als grosser bahnenbenützender Kanton mit Einführung des NRK relativ schlechter gestellt wurden und dass wir gegenüber der Besserstellung von Grossagglomerationen und Grossstädten einzelne schwerwichtige Nachteile in Kauf nehmen müssen (ich erwähne nur stichwortartig die Städteschnellzüge, die bei uns durchfahren; das Abhängen der Region Brugg-Baden von der Heitersberglinie und von sämtlichen Jurafuss-Direktverbindungen). Ich möchte auch erwähnen, dass der Aargau einer der ganz wenigen Kantone ist, die sehr grosse Infrastrukturaufgaben für die SBB übernehmen. Man könnte Güterbahnhöfe und andere Beispiele erwähnen, die uns mit Immissionen belasten, und darum sollte man uns auch im Reisezugsektor etwas grosszügiger behandeln, als es – wenigstens jetzt – der Fall war. Ich hoffe aber doch noch, dass der Bundesrat, Herr Bundesrat Schlumpf, die noch hängige Beschwerde aus dem Aargau positiv begutachtet und sie wenn immer möglich in allen Teilen entgegennimmt.

Biderbost: Das grosse ausgewiesene Defizit für die Bundesbahnen lässt natürlich aufhorchen, und ein gewisses Unbehagen war wirklich durchs Band der allgemeine Tenor. Trotzdem möchte ich hier noch einige Äusserungen anderer Art machen. Sie mögen sie dann selbst relativieren, wenn ich Sie im Sinne einer Offenlegung der Interessen daran erinnere, dass ich neustens auch im Verwaltungsrat dieser Bundesregie bin.

Ich möchte einmal erwähnen, dass die Zahlen, wie sie uns 1981 vorliegen, im grossen und ganzen für Vergleiche und auch für Projektionen in die Zukunft schlecht geeignet sind. Die Bahn und der Verkehr ganz allgemein sind in einem grossen Umbruch. Das wird noch für einige Jahre so sein, sowohl was die unternehmerischen Anstrengungen als auch die verkehrspolitischen Entscheide betrifft. In dem Sinn kann ich Herrn Aregger nicht zustimmen, wenn er von einem Beharrungsvermögen spricht. Ich glaube, sein Amen in der Kirche ist ein bisschen verfrüht. Er wird in einigen Jahren noch Gelegenheit haben zu sehen, ob es so gekommen ist oder nicht.

Was die unternehmerischen Anstrengungen anbelangt, haben wir ja den Leistungsauftrag, der eben erst anläuft. Er wird vorerst von den Kritikern als eine optische Operation betrachtet, aber er wird sicher in der Sache auch etwas bringen. Er bringt auch – das ist nicht zu unterschätzen – eine psychologische Änderung, denn die Bundesbahnen – und die Bahnen überhaupt – sind ein bisschen der Sündenbock für eine Entwicklung, die den Verkehr gesamthaft

betrifft und eigentlich aus dem Zusammenspiel von Schiene und Strasse entstanden ist. In dem Sinn müsste man sogar von einem Verkehrsdefizit statt von einem SBB-Defizit sprechen. Das Aktionsprogramm läuft erst an; es ist das erste Jahr. Der Taktfahrplan bedeutet ganz bestimmt eine Änderung, die hoffentlich etwas bringen wird, von der wir aber natürlich noch nicht wissen, ob sie wirklich eine Trendwende in denjenigen Schichten bewirkt, die ebensogut die Bahn benützen könnten wie das Auto und die nun umsteigen werden oder eben nicht. All das ist noch sehr offen. Das Experiment Taktfahrplan – denn um ein Experiment handelt es sich – ist aber auch eine Art «Brückenprobe», in der die Schwachstellen der Bahn festgestellt werden, sowohl was Material und Einrichtungen als auch was das Personal anbetrifft, denn dort gibt es oberste Grenzen, welche die Sicherheit dann stellen wird.

In diesen Zahlen ist aber doch eine enthalten, die auf verkehrspolitische Entscheide zurückzuführen ist und die wir zum Vergleich heranziehen können, weil wir erstmals ein Jahr haben, in dem der Gotthard-Strassentunnel voll einbezogen ist. Was stellen wir fest? Der Autoverlad und das Kurzstrecken-Huckepack mussten eingestellt werden, und auch am Lötschberg – nicht nur am Gotthard selbst – finden wir sinkende Frequenzen, also Zeichen der Interdependenz dieser beiden Verkehrsmöglichkeiten Schiene und Strasse. Also doch ein Verkehrsdefizit, wenn wir so wollen! Dies alles müssen wir abwarten. Wir müssen auch sehen, was uns die GVK im Herbst, was uns die Schwerverkehrsabgabe oder Vignetten bringen werden. Je nachdem, wie unser Entscheid ausfallen wird, werden wir dann merken, ob das Defizit der Bundesbahnen oder des Verkehrs überhaupt abnimmt oder ob dies nicht der Fall sein wird. Dort sind wir unseres Glückes Schmied, indem wir mit diesen Entscheiden dafür sorgen, dass wir bessere Bedingungen erhalten.

Räz, Berichterstatter: Ich möchte für die Voten danken. Sie zeigen uns, dass wir uns einigermassen in mittlerer Richtung nach dem richtigen Ziel vorwärts bewegen.

Kurz zu zwei Punkten: Herr Ammann sagt, man solle die SBB in Ruhe lassen. Es ist aber unsere Aufgabe, die Bahnen, ihre Führung, die Ergebnisse usw. zu überwachen und wenn nötig, die notwendigen Vorschläge und Kritiken anzubringen. Ich bin immer froh, wenn ich kritisch überwatcht werde und wenn Bemerkungen kommen. Das gibt Anlass zur Überprüfung. Das ist auch unsere Aufgabe gegenüber der SBB, ohne dass wir die Bahnen, die führenden Leute und das Personal ungebührlich plagen und strapazieren wollen; aber hier geht es immerhin um öffentliche Gelder. Zum Votum von Herrn Zwygart: Er sagt, man höre nichts oder wenig Neues, das uns nach vorne bringt und die Fehlbeträge reduzieren würde. Ich möchte hier doch anbringen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen ein Monsterbetrieb mit 39 000 Mitarbeitenden sind; die Umwälzung eines solchen Betriebes braucht Zeit! Es sind nun einige sehr effiziente Momente eingeleitet: Der Taktfahrplan, das Aktionsprogramm sind in Bewegung, die Konkurrenzverzerrungen sollen beseitigt werden; die Stärkung der Führung, das neue Finanz- und Rechnungswesen, all das muss doch anerkannt werden. Auch kleinere Unternehmungen, die sich mit solchen Massnahmen zu befassen haben, wissen, dass die Einführung eines neuen Finanz- und Rechnungswesens, bis es effizientere Zahlen und Richtungen bringt, im Minimum drei bis fünf Jahre dauert. Also haben wir auch hier noch ein bisschen Geduld! Wir liegen ja mit der ganzen Angelegenheit zwischen politischen und wirtschaftlichen Sachzwängen, und wir haben die grosse Aufgabe, mitzuwirken.

Bundesrat Schlumpf: Es ist so – alle Votanten haben das zum Ausdruck gebracht –: Es zeichnet sich kein Silberstreifen am Horizont der SBB ab. Wenn vereinzelt darauf hingewiesen wurde, dass die Defizitlage von Bahnen nicht eine schweizerische, sondern eine europäische oder gar weltweite Erscheinung ist, dann kann uns das nicht Anlass zu

Resignation sein; immerhin darf aber vielleicht an das Sprichwort erinnert werden, dass geteiltes Leid doch etwas reduziertes Leid ist. Aber ein Defizit von 760 Millionen – wesentlich mehr als veranschlagt und vor allem wesentlich mehr als im Vorjahr – mahnt natürlich zum Aufsehen. Das ist auch gut so. Das Schlimmste, was passieren könnte, wäre doch wohl, dass man sich einfach daran gewöhnen und eben im Sinne eines resignierten Verhaltens davon Kenntnis nehmen wollte.

Ich danke den Berichterstattern Rätz und Houmard für ihre gute Orientierung. Die Hauptursachen dieses ungefreuten Rechnungsabschlusses wurden von ihnen dargelegt. Es ist aber auch zu sagen, dass wir nicht mit leeren Händen dastehen. Das möchte ich vor allem Nationalrat Aregger zu bedenken geben. Der Leistungsauftrag tritt nun ab 1982 in Kraft. Er erlaubt natürlich (etwas anderes ist nie behauptet worden, Nationalrat Aregger, bringen Sie mir die Fundstelle, wo irgend jemand aus dem Bundesrat etwas anderes gesagt hat) nicht eine Entlastung des Bundes insgesamt; er führt auch nicht zu einer Beseitigung der Defizite der SBB. Er hat ein anderes Ziel: er soll nämlich Grundlagen schaffen, damit man echte Defizite der Unternehmung ermitteln kann. Das können wir heute nicht. Was wir bisher haben – auch diese 760 Millionen hier – ist ein «Mixtum» nicht abgegotener gemeinwirtschaftlicher Leistungen und echter kommerzieller Defizite. Wir wollen zur Ermittlung echter Defizite gelangen und zu einer fairen und redlichen Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Das Aktionsprogramm 1982–1984 ist eine zweite Massnahme, die in voller Fahrt ist; die Herren Rätz und Huggenberger haben darauf hingewiesen. Schliesslich ist das Neue Reisezug-Konzept eben in Kraft getreten. Das ist doch Beweis – Nationalrat Zwygart –, dass es den SBB nicht an neuen Einfällen fehlt, dass man Neuerungen sucht und auch gewisse damit verbundene Risiken in Kauf nimmt. In bezug auf den Taktfahrplan: ein Risiko in dem Sinne mindestens, dass etwa 40 Millionen zusätzliche Aufwendungen über die Erhöhung des Leistungsangebotes um 21 Prozent in Frage stehen, die nun herausgewirtschaftet werden müssen, nach meiner Überzeugung auch herausgewirtschaftet werden können; ja mehr als das: ich bin davon überzeugt, dass auch noch ein «Bene» über den Kostenausgleich hinaus erzielt werden kann.

Längerfristig massgebend – Nationalrat Ammann hat das zu Recht herausgestrichen, ebenso Herr Biderbost – ist natürlich die Erarbeitung einer zielgerichteten, koordinierten Verkehrspolitik. Dazu gehört eine wesensgerechte Verkehrsteilung. Da kann man immer wieder nur dasselbe sagen: Um diese wesensgerechte Verkehrsteilung möglich zu machen, bedarf es darauf ausgerichteter Infrastrukturen und der entsprechenden Investitionspolitik. Die Grundlage dafür muss uns die GVK liefern. Teilbereiche wurden bereits vorgezogen; der bereits erwähnte Leistungsauftrag an die SBB ist eine These der GVK; aber auch die Schwerverkehrsabgabe, die zurzeit bei den eidgenössischen Räten in Behandlung steht, ist ein Vorschlag der GVK. Die von Herrn Huggenberger erwähnte Zürichberg-Linie – im Ständerat bereits behandelt – ist ebenfalls Verwirklichung einer These der GVK, nämlich: Aufgabenteilung Bund/Kantone im Rahmen des regionalen und insbesondere des Agglomerationsverkehrs.

Zu Ihrer konkreten Frage: Beschaffung des geeigneten Rollmaterials. Es wird ein Vertrag abgeschlossen über die Zusammenarbeit zwischen den Bundesbahnen und der Regierung des Kantons Zürich. Darin wird auch die Zusammenarbeit bei der Fahrzeugbeschaffung geregelt. In Ziffer 3.5 des Vertrages werden insbesondere die Rechte des Kantons Zürich geregelt, und zwar im Sinne einer vollen Mitbestimmung, was Sie als richtig erachten – das tue ich auch –, weil der Kanton Zürich nicht nur mit dieser halben Milliarde an die Investitionen beizutragen, sondern allenfalls später auch ein Defizit mitzutragen hat, welches über die Grundversorgung hinausgeht. Weil das Rollmaterial, die Betriebskosten usw. sich in diesem «Defizit 2» niederschla-

gen, soll der Kanton nach diesem Vertrag auch ein Mitspracherecht haben.

Im Infrastrukturbereich, der eben für die Zukunft der Bahnen insgesamt und im konkreten Fall für die SBB von Bedeutung ist, sind zwei Hauptanliegen in Bearbeitung und bereits in Diskussion. Einmal die NHT. Die Studien zu dieser Neuen Haupttransversale Genf–St. Gallen sind bis zum Ende dieses Jahres abgeschlossen. Nationalrat Rätz hat darüber orientiert. Speziell hat er auf die Besonderheiten der Strecke Basel–Olten–Bern hingewiesen, die sich aus dem bereits in vollem Gang befindlichen Ausbau der BLS auf Doppelspur ergeben. Bis zum Jahre 1988 müssen wir (weil dann der erweiterte Lötschberg verfügbar sein wird) mit einer wesentlichen Tonnageerhöhung von 4 auf 12 Millionen Jahrestonnen rechnen. Deshalb müssen auch die Zufahrtslinien im Norden entsprechend erweitert werden, denn dieser Verkehr, den wir mit der erweiterten Lötschberglinie aufnehmen können, muss auch herangeführt und umgekehrt abgenommen werden. Im übrigen ist die Strecke Genf–Bern und Olten–Zürich–St. Gallen von der BLS-Frage unabhängig.

Ein zweites Infrastrukturproblem wurde von den Herren Kommissionsreferenten und einzelnen Votanten angesprochen, nämlich die Frage einer neuen Alpenbahntransversale. Die Grundlagenarbeiten für diese Frage nähern sich dem Abschluss. Der Bundesrat kann sich die Sache allerdings nicht einfach machen und eine Botschaft ausarbeiten zur Variantenwahl: Gotthard-Basis oder Ostalpenbahn. Einmal bedarf es für jede grenzüberschreitende Lösung auch der Mitwirkung der beiden Nachbarstaaten Bundesrepublik Deutschland und Italien; denn neue Verkehrsachsen im Inland müssen an der Grenze abgenommen werden, sei das die Gotthard-Basislösung, mit einer entsprechenden gewaltigen Verstärkung der Kapazitäten und entsprechenden Anschlussarbeiten im Süden und im Norden, oder sei es eine Neuanlage, wie es der Splügen darstellen würde.

Um was geht es grössenordnungsmässig? Man ist sich darüber in der Regel nicht klar. Wir haben heute eine Kapazität für den alpendurchquerenden Verkehr im Inland, Lötschberg und Gotthard, von 16 Millionen Jahrestonnen. Das steigern wir in den nächsten sechs Jahren mit dem Ausbau des Lötschbergs auf 25 Millionen Jahrestonnen, also um 50 Prozent in den nächsten sechs Jahren. Dann haben wir 25 Millionen Jahrestonnen Kapazität für den alpendurchquerenden Güterverkehr, Import, Export und Transit zusammen. Bei einer neuen Alpenbahntransversale geht es um eine nicht ganz bescheidene Kapazitätserweiterung von weiteren 100 Prozent, nämlich von 25 Millionen, die wir nach ausgebautem Lötschberg, im Jahre 1988, erreichen, auf 50 Millionen; beide Projektstudien Gotthard-Basis und Splügen sind ausgelegt auf eine Kapazität von etwa 25 Millionen Jahrestonnen. Der Bundesrat hat eine gegenwartsbezogene Beurteilung in allen Fragen vorzunehmen. Er sieht sich konfrontiert mit der Tatsache, dass der Transitgüterverkehr im letzten Jahr um 3,9 Prozent abgenommen hat, dass über neun Jahre, von 1973 bis 1982, der Transitgüterverkehr um ganze 6,9 Prozent zugenommen hat, dass wir jährliche Zunahmequoten von etwa 370 000 Jahrestonnen haben. Ich möchte auf diese Problematik nicht weiter eingehen, sondern insbesondere in bezug auf die Ausführungen von Nationalrat Houmard einfach sagen: Diese Sachlage hat uns gezwungen, auch die Kapazitätsfrage und die Frage der möglichen künftigen Nachfrage gründlich zu prüfen und davon abzugehen, dass man sich einfach fixiert auf die Fragestellung: Gotthard-Basis oder Splügen.

Dabei eine Feststellung: Ich denke nicht an das immer wieder auftauchende Problem internationaler Mitfinanzierung einer neuen Transitachse. Mein Sinn – ich glaube auch derjenige des Bundesrates – geht keineswegs in dieser Richtung. Ich bin der Meinung, bei den Verkehrsinfrastrukturen bleiben wir beim Territorialprinzip. Wir finanzieren das, was wir bauen und selbst betreiben und behalten darüber die volle Souveränität. Aber um etwas anderes geht es: Wenn wir für Verkehre, die vorwiegend im internationalen Interesse liegen, nämlich Nord–Süd-Verkehre, auf Vorrat Infra-

strukturkapazitäten schaffen, dann müssen wir einige Gewähr dafür haben, dass die Verkehrspolitik unserer Nachbarländer, die von diesen zusätzlichen Infrastrukturkapazitäten Gebrauch machen sollen, auch dementsprechend gestaltet wird. Das heisst, dass unsere Nachbarländer im europäischen Raum eine Verkehrspolitik betreiben, die es mindestens als wahrscheinlich erwarten lässt, dass die von uns bereitzustellenden Kapazitäten eines Tages, nach einer längeren Anlaufzeit selbstverständlich, auch gebraucht werden, und dass wir eine Auslastung erreichen, die etwa kostendeckend ist. Wir können nicht einfach über lange Zeit internationalen Verkehr zulasten der SBB-Rechnung und damit des Bundes verkraften. Die Interessenlage ist heute nicht mehr in allen Teilen vergleichbar mit derjenigen vor 100 Jahren, als es um die Erschliessung eines Nord-Süd-Verkehrs auf der Schiene ging, auch mit Blick auf die Transitinteressen des eigenen Landes und auf die strategische Position. Alle diese Gesichtspunkte gelten heute auch noch. Aber die Gewichte müssen etwas anders gesetzt werden. Mit diesen grundsätzlichen Fragen beschäftigt sich der Bundesrat in nächster Zeit auch. Die Vorarbeiten sind in den nächsten Monaten abgeschlossen.

Nun noch zu einigen konkreten Fragen. Nationalrat Bühler: Was gedenkt der Bundesrat zu tun, um diesem Zielkonflikt gerecht zu werden, einerseits Rationalisierung, andererseits entwicklungsbedürftige Regionen? Die Grundlage für die Bewältigung dieses Zielkonfliktes wurde mit dem Leistungsauftrag gelegt, weil nämlich dort, wo von den SBB Leistungen aus übergeordneten, aus volkswirtschaftlichen, regionalpolitischen und militärischen Interessen erbracht werden, die nicht eigenwirtschaftlich sind, eben eine Abgeltung erbracht werden muss. Die Meinung des Bundesrates geht keineswegs etwa dahin, dass man derartige Strecken oder Leistungen einfach fallen lassen soll und damit übergeordnete Interessen nicht berücksichtigt.

Nationalrat Bühler hat zusammen mit Nationalrat Huggenberger und Nationalrat Vetsch die Frage Arbeitszeitverkürzung aufgeworfen. Ich kann dazu folgendes sagen: Es ist noch nichts beschlossen. Eine Reduktion der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 42 Stunden würde, wie das Nationalrat Vetsch sagte, 1300 Stellen mehr im Betriebsbereich notwendig machen, nur im betrieblichen Bereich, nicht in der Verwaltung. Im Betriebsbereich sind Kompensationen aus den betrieblichen Gegebenheiten einfach nicht möglich. Wir können nicht die Lokomotivführer veranlassen, einfach rascher zu fahren, um eine entsprechende Mehrleistung zu erbringen. Hier gibt es also keine Kompensationsmöglichkeiten. Der Mehrbedarf von 1300 Stellen wird gedeckt werden müssen.

Nun hat Nationalrat Vetsch darauf hingewiesen, dass man auf die Lage der SBB Rücksicht nehmen müsse. Das ist sicher ein Gesichtspunkt. Insgesamt aber müssen wir bei der Arbeitszeitfrage daran denken, dass es immer Mitarbeiter des gleichen Arbeitgebers sind, ob SBB oder PTT oder Rüstungsbetriebe. Das war wohl auch nicht Ihre Meinung. Es wäre sicher nicht gangbar, dass man je nach den betriebswirtschaftlichen Verhältnissen differenzieren würde. Wir werden eine Lösung – wie diese auch lauten wird – für alle unsere Mitarbeiter in den Betrieben Rüstung, PTT und SBB gleichzeitig und im gleichen Rahmen finden müssen. Nationalrat Künzi, mit dem Abbau grenzüberschreitender Hemmnisse beim Eisenbahnverkehr beschäftigen sich die nationalen Bahnunternehmungen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Italiens; damit beschäftigt sich gegenwärtig eine spezielle Arbeitsgruppe, welche die Verkehrsminister Hauff, Lausegger und ich im März eingesetzt haben mit Termin Sommer 1982, und damit beschäftigt sich auch eine Arbeitsgruppe der CEMT, der Konferenz der europäischen Verkehrsminister, weil wir wie Sie der Meinung sind, dass auf diesem Gebiet noch Wesentliches getan werden kann zur Förderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Nationalrat Aregger, es ist nicht so, dass die SBB einfach verharren und ratlos mit den Händen im Schoss die Entwicklung über sich ergehen lassen. Es war vielmehr so,

dass die SBB schon nach Auftreten der Defizite ab 1973 ein ganzes Programm von Massnahmen zur Bewältigung dieser Situation erarbeiteten. Ich verweise auf den SBB-Bericht 1977. Von diesen umfangreichen Vorschlägen der SBB konnten bis heute sehr wenige realisiert werden. Warum? Wenn man etwas realisieren will – seien es zum Beispiel Umstellungen oder Umwandlungen von Stationen –, dann begegnen wir überall im Lande dem gleichen Einwand: Ja, aber nicht jetzt, unmittelbar vor der GVK. Man kann doch nicht unsere Station schliessen, bevor einmal das Gesamtkonzept vorliegt. Man kann diese Linien doch nicht umwandeln, bevor das Gesamtkonzept diskutiert werden konnte. – Die GVK hat in den letzten Jahren Realisierungen, die der Bundesrat wünschte und die SBB vorgeschlagen hatten, vielfach gelähmt. Ich glaube nicht, dass die Berufung auf die GVK immer ehrlich war. Ich bin der Ansicht, dass es gelegentlich ein Alibi war.

Nun fragen Sie konkret, warum der Auftrag an Prof. Rühli und ebenso für das Aktionsprogramm erst heute erfolgen? Weil beides Auswirkungen des im Jahre 1981 erledigten Leistungsauftrages SBB sind. Beide Aufträge entsprechen den Anliegen, die damals insbesondere in Ihrer Kommission unter dem Präsidium von Nationalrat Bremi erarbeitet wurden. Die Laufzeit für das Aktionsprogramm beträgt drei Jahre. Für ein derartiges 16-Punkte-Programm (es müssen auch externe Experten mitwirken) ist das sicher eine angemessene Zeit.

Sie haben sodann in der Botschaft des Bundesrats und im Bericht des Verwaltungsrats SBB Signale für eine Nichterfüllung des Leistungsauftrags erblickt. Ich will dies gerne prüfen; ich habe kein solches Signal entdeckt. Wir haben nie behauptet, dass mit dem Leistungsauftrag die Defizite der SBB verschwinden. Wir haben festgestellt, dass wir mit dem Leistungsauftrag echte Defizite ermitteln können, und es werden dann zielgerichtete und erst längerfristig wirksame Massnahmen benötigt, um diese Defizite wenn möglich zu beseitigen. Wir haben auch nie behauptet, mit dem Leistungsauftrag werde der Bundeshaushalt insgesamt entlastet. Der Bund bezahlt ja die Abgeltung, solange sie nicht von anderen Körperschaften übernommen wird.

Frau Nationalrat Kopp, Sie sagen, zu dem Sie beschäftigten Ausbildungszentrum Löwenberg hätten Sie keine genügende Antwort erhalten. Im Rahmen einer Einfachen Anfrage konnten wir nicht mehr sagen, als was wir geschrieben haben. Nach den mir zur Verfügung stehenden Auskünften und Angaben handelt es sich nicht um ein luxuriöses Ausbildungszentrum oder eine luxuriöse Anlage; dieses Vorhaben wurde seinerzeit von allen Instanzen – Generaldirektion, Verwaltungsrat SBB, Departement und von den parlamentarischen Kommissionen, auch von der SBB-Kommission des Nationalrats – geprüft. Man hat sich damit beschäftigt und zugestimmt. Ich kann Ihnen heute nicht sagen, was aufgrund welcher Unterlagen im einzelnen geprüft wurde. Aber wenn es Sie interessiert, was alles gemacht wurde, bin ich gerne bereit, Ihnen dahingehende Ergänzungen zukommen zu lassen. Es war vor meiner Zeit im Bundesrat; deshalb bin ich über die Details nicht orientiert.

Schliesslich zu den Fragen von Nationalrat Bircher bezüglich der Bahnhofrenovationen. Ich bedaure gelegentlich auch, dass diese Bahnhöfe nicht etwas attraktiver sind. Aber die Renovationen erfolgen im Rahmen der Investitionsplanung. Die von Ihnen erwähnten Tariferhöhungen dienen lediglich dem partiellen Teuerungsausgleich (schon im Jahre 1979 und auch jetzt wieder).

Zum Taktfahrplan in bezug auf die Auswirkungen auf den Kanton Aargau kann ich Ihnen nur versichern – wie bereits Ständerat Binder –, dass unser Departement die pendente Beschwerde mit aller Sorgfalt behandeln wird. Eine materielle Stellungnahme ist mir aus Gründen, die Sie sicher verstehen, nicht möglich, weil wir uns ja mit dieser Beschwerde befassen.

Eine letzte Bemerkung. Der Tunnelausgang, nicht nur in bezug auf die SBB-Fahrt, sondern auf den öffentlichen Verkehr insgesamt, ist nicht in Sicht. Trotzdem dürfen wir diese

Fahrt nicht unterbrechen; wir dürfen sie vor allem nicht richtungslos, nicht orientierungslos werden lassen. Herr Ammann sprach von einem nötigen Flankenschutz. Ein Flankenschutz für die Fahrt der SBB in diesem Tunnel, in welchem sie sich jetzt befindet, ist notwendig, damit der Tunnelausgang erreicht werden kann.

Nationalrat Vetsch, ich danke Ihnen für Ihre Zusicherung, dass Sie dann, wenn wir aus diesem Tunnel einmal heraus sein werden, bei der Verteilung von Gewinnen der SBB keine Schwierigkeiten bereiten werden, wenn die Bundeskasse auch daran partizipieren will. Wir nehmen diese Zusicherung zu Protokoll. Es ist deshalb notwendig, weil ich dann – wenn es einmal soweit sein wird – sicher nicht mehr an diesem Pult stehen werde. Sie, Nationalrat Vetsch, können dann aber durchaus noch an Ihrem Platz sein; ich hoffe es.

Ich bitte Sie, die Rechnung und den Geschäftsbericht zu genehmigen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes

99 Stimmen

Dagegen

2 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

82.022

Staatsrechnung 1981

Compte d'Etat 1981

Botschaft vom 7. April 1982

Beschlusentwurf Seite 67 der Botschaft

Message du 7 avril 1982

Projet d'arrêté page 67 du message

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, Bern

S'obtiennent auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, Berne

Allgemeine Aussprache – Discussion générale

M. Riesen-Fribourg, rapporteur: Notre session d'été est l'occasion traditionnelle d'aborder au Parlement l'examen de la gestion, des comptes et de l'administration de la Confédération. Il incombe aux deux commissions de surveillance et à la Délégation des finances, chacune selon ses compétences et ses attributions, d'analyser par le menu ces volumineux objets. La semaine dernière, vous avez examiné le rapport de gestion du Conseil fédéral. Aujourd'hui, vous êtes appelés à vous pencher sur le compte d'Etat pour 1981. D'autre part, le rapport de la Délégation des finances vous a été distribué la semaine dernière.

La coordination des travaux entre la Commission de gestion, la Commission des finances et la Délégation des

finances nous permettra d'éviter la répétition de ce que vous avez déjà entendu la semaine dernière. Notre exposé sur le compte d'Etat n'en sera que plus bref. Le président et le vice-président de la Commission des finances pourront se dispenser d'intervenir dans les discussions des comptes des départements, là où cela ne s'avère pas indispensable.

Toutefois, dès que je vous aurai livré quelques réflexions sur les comptes pour 1981, je me permettrai, en ma qualité de membre de la Délégation des finances, de vous indiquer les points saillants de son rapport.

Deux traits dominants du compte d'Etat pour 1981 sont, à n'en pas douter, une croissance extrêmement faible des dépenses, de 1,1 pour cent, et une augmentation des recettes, à l'inverse, de 6,6 pour cent. Il s'en est fallu de très peu pour que les comptes arrivent à un miraculeux équilibre. Ce résultat, aussi bon qu'inattendu, n'a pas été sans susciter diverses réactions, en particulier à cause du trop fameux milliard de recettes supplémentaires. A la satisfaction du début a fait place la méfiance et les responsables du budget ont été soupçonnés de n'avoir, à dessein, communiqué cet heureux événement au public, qu'après la votation fédérale du 29 novembre dernier sur la réforme des finances fédérales. C'est pourquo, au début de cet exposé, nous devons souligner avec vigueur, au nom de la Commission des finances, que de tels reproches sont dénués de tout fondement. Paradoxalement, le milliard tombé du ciel a procuré à notre ministre des finances autant de déboires que de joies. Il a pu constater qu'il est parfois plus aisé de motiver des dépenses supplémentaires que des recettes en surnombre.

Quant au bouclement du compte d'Etat, on peut en rappeler les chiffres suivants: excédent de dépenses au compte financier, 173 millions; excédent de charges au compte général, 811 millions; découvert du bilan, 14,1 milliards, et dette de la Confédération, 24,7 milliards, dont 21,1 milliards doivent porter intérêt. A eux seuls, ces quatre chiffres démontrent clairement qu'il faudra encore parcourir un long chemin, pénible, semé de privations et d'embûches, pour parvenir à assainir les finances fédérales.

En effet, nous nous attachons au compte financier car c'est sur lui que porte essentiellement la surveillance financière exercée par le Parlement, mais c'est bien le compte général, composé du compte financier et du compte des variations de la fortune, qui est décisif si l'on veut connaître la situation de la Confédération. Or, pour la septième année consécutive, le compte général présente un déficit. En 1981, la Confédération s'est appauvrie de 811 millions. Par ailleurs, entre 1975 et 1981, la Confédération a accumulé 12,5 milliards de déficit qui vont charger le bilan, soit en moyenne 1780 millions par année. Avec 14,1 milliards, le découvert du bilan a atteint un nouveau record; après avoir été réduit à 1,6 milliard durant la période de 1946 à 1974, il a donc été multiplié par 9 en sept ans seulement. Cette évolution contrevient de façon flagrante à la disposition constitutionnelle qui prescrit que le découvert du bilan doit être amorti en période favorable.

Toutefois, en dépit de l'appréciation pessimiste de la situation financière, le Conseil fédéral et l'administration méritent l'expression de notre satisfaction pour l'exercice écoulé. Grâce à une discipline des dépenses rigoureuse, ils ont réussi à limiter le taux de croissance des dépenses à 1 pour cent environ, une performance qu'il convient d'apprécier d'autant plus qu'il faut tenir compte d'une croissance présumée du produit national brut de 8,2 pour cent et d'un renchérissement moyen de 6,5 pour cent.

Ainsi qu'a pu s'en convaincre la Commission des finances, tout a été mis en œuvre pour maintenir les dépenses dans les limites du budget et ce, bien que les recettes aient été plus élevées. A côté de la discipline budgétaire stricte déjà mentionnée, d'autres facteurs ont contribué à cette stabilisation des dépenses. Ce sont: les mesures d'économies de 1980, notamment la réduction linéaire des subventions, 590 millions de francs; la nouvelle réglementation de financement de la garantie contre les risques à l'exportation par un

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	745-755
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 507

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.