

Sechste Sitzung – Sixième séance**Dienstag, 7. Dezember 1982, Vormittag****Mardi 7 décembre 1982, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Eng

79.086

**Kernenergiehaftpflicht. Bundesgesetz
Energie nucléaire. Responsabilité civile. Loi**

Siehe Seite 1306 hiervoor – Voir page 1306 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 30. November 1982

Décision du Conseil des Etats du 30 novembre 1982

*Differenzen – Divergences***Art. 1 Abs. 6, 4 Abs. 1, 21a***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 6, 4 al. 1, 21a*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Art. 24 Abs. 3, 28*Antrag der Kommission*

Festhalten

Art. 24 al. 3, 28*Proposition de la commission*

Maintenir

Leuenberger, Berichterstatter: Der Ständerat hat insgesamt fünf Differenzen geschaffen. Zunächst einmal bei Artikel 1 Absatz 6 und bei Artikel 4 Absatz 1 des Gesetzes. Es handelt sich unseres Erachtens eher um Differenzen redaktioneller Natur, weswegen die Kommission sich den Änderungen des Ständerates angeschlossen hat.

Eine materielle Differenz verbleibt bei Artikel 21a. Wir wollten, dass das einzige kantonale Gericht ein Zivilgericht sein sollte, aber der Ständerat empfindet dies als Eingriff in die kantonale Hoheit. Er sagt, es könne unter Umständen schwierig sein für einen Kanton, ein solches Gericht genau zu bezeichnen. Die Kommission mag sich dieser Argumentation nicht unbedingt anschliessen, aber sie sieht ein, dass es um eine kantonale Angelegenheit geht und schliesst sich deswegen dem Ständerat an.

Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes: Hier geht es um die Frage: Soll das Bundesgericht an den Sachverhalt, den die einzige kantonale Vorinstanz feststellte, gebunden sein oder nicht? Unsere Kommission beantragt Ihnen, an der Fassung des Nationalrates festzuhalten. Das neue Gesetz ist auch materiell-rechtlich atypischer; es ist ein neuartiges Haftpflichtgesetz. Die Materie ist nicht nur von ausserordentlicher Bedeutung, sondern sie ist auch ausserordentlich geregelt. Eine Entscheidung über eine entsprechende Frage ist von ganz eminenter Bedeutung, und das Bundesgericht soll möglichst umfassende Kompetenzen in dieser Frage haben. Es kann unter Umständen um technische Gutachten über einen Unfallablauf gehen, oder es kann um medizinische Expertisen gehen, die erst im Laufe eines kantonalen Prozesses erstellt werden. Das Bundesgericht soll nicht an

derartige unter Umständen fragwürdige Sachverhaltsfeststellungen gebunden sein müssen, wenn es das nicht will. Ein weiteres Argument des Ständerates war, dass das Bundesgericht überlastet sei. Dies ist ein Argument, das natürlich ernstzunehmen ist. Andererseits ist die Kommission überzeugt, dass gestützt auf dieses Gesetz nicht viele Fälle zur Beurteilung kommen werden, so dass das Bundesgericht deswegen nicht zusätzlich überlastet würde. Wir halten also an unserer Fassung fest und beantragen Ihnen dies.

Ich spreche auch gleich zur Differenz bei Artikel 28. Dort geht es um die Strafbestimmungen bei Vergehen gegen die Versicherungspflicht oder die Sicherstellungspflicht. Der Ständerat will diese gesamten Strafbestimmungen, die wir in das Gesetz aufgenommen haben, streichen. Als Argument wurde angeführt, Artikel 35 des Atomgesetzes regle dies schon, und zudem sei eine Versicherung ohnehin nicht zu umgehen, da ja ohne sie gar keine Bewilligung für den Betrieb eines Atomkraftwerkes erteilt würde. Unsere Kommission beantragt Ihnen, an der Version, wie wir sie beschlossen haben, festzuhalten. Artikel 35 des Atomgesetzes wird eben gerade in unseren Schlussbestimmungen geändert und die beiden Begriffe «Versicherungspflicht» und «Sicherstellungspflicht» werden aus Artikel 35 des Atomgesetzes herausgenommen. Wenn schon, müssten wir also die Schlussbestimmung diesbezüglich auch wieder ändern. Dies hat der Ständerat offenbar übersehen.

Zudem sind wir der Meinung, dass eben der ganze Haftpflichtbereich, inklusive die Strafbestimmungen, im neuen separat geregelten Gesetz kodifiziert werden sollte, so dass es unzumutbar ist, wenn jetzt hier wieder – direkt oder indirekt – Verweise auf das Atomgesetz stattfinden sollen. Inhaltlich sind wir der Meinung, dass insbesondere ein Transport ohne Bewilligung bewerkstelligt werden könnte, weswegen es möglich wäre, sich auch strafrechtlich gegen die Versicherungspflicht zu vergehen.

Aus all diesen Gründen beantragen wir Ihnen, an Artikel 28 und Artikel 24 Absatz 3 festzuhalten, im übrigen aber dem Ständerat zu folgen.

Präsident: Der Berichterstatter französischer Sprache verzichtet auf eine Wortmeldung.

Sie haben den Antrag der Kommission gehört. Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Ständerat mit Ausnahme der Artikel 24 Absatz 3 und Artikel 28. Es liegt kein anderer Antrag vor. Sie haben so beschlossen.

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

82.057

SBB. Voranschlag 1983**CFF. Budget 1983**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 3. November 1982 (BBI III, 727)

Message et projet d'arrêté du 3 novembre 1982 (FF III, 707)

Voranschlag der SBB vom 6. Oktober 1981

Budget des CFF du 6 octobre 1981

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

Räz, Berichterstatter: Der Voranschlag unserer SBB für das Jahr 1983 sieht bei einem Aufwand von 3,75 Milliarden Franken und einem Ertrag von 3,365 Milliarden Franken einen Aufwandüberschuss von 392 Millionen Franken vor. Dieser zu erwartende Fehlbetrag ist sogar um 90 Millionen Franken höher, als 1982 veranschlagt worden ist. Berücksichtigt man die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen von total 618 Millionen, aufgeteilt in 493 Millionen für den regionalen Personenverkehr, 125 Millionen für den Stückgutverkehr und 8 Millionen als Starthilfe für den Huckepackverkehr, so sieht man, dass die Bundesbahnen unseren Bundeshaushalt heute mit über 1 Milliarde Franken belasten. Das ist eine Feststellung und kein Vorwurf. Die Kapitalkosten werden dazu durch die Umwandlung von 2,2 Milliarden Bundesdarlehen in ein unverzinsliches Dotationskapital um 143 Millionen entlastet.

Nach Artikel 8 Absatz 2 des Leistungsauftrages sollen die SBB dem Parlament mit dem Voranschlag eine mehrjährige Planung vorlegen. Diese liegt heute in reduzierter Form für zwei Jahre vor. Sie beinhaltet die Unternehmensziele, die Investitions- und Finanzplanung. Sie bildet, wenn auch beschränkt, einen interessanten Gesamtüberblick. Wenn man die Unternehmensziele mit Berücksichtigung des Aktionsprogrammes betrachtet, so sieht man darin einmal die Verminderung der Fehlbeträge durch weitere Einsparungen, Angebotsverbesserungen und flexible Tarifpolitik, zweitens zusätzliche Ergebnisverbesserung durch strukturelle Massnahmen wie Rationalisierung der Regionallinien, Umwandlung von besetzten in nichtbesetzte Stationen, Überprüfung des Leistungsangebotes, drittens Investitionstätigkeit, die ermöglicht, den Produktionsapparat gemäss gesetzlicher Auflage zu erneuern und auszubauen, und zuletzt die Stärkung der Führung, mit neuem Finanzierungs- und Rechnungswesen sowie die Reduktion des administrativen Aufwandes.

Gerade beim letzten können wir bereits heute Erfolge feststellen durch die Straffung der Verwaltung und der zentralen Dienste um 70 Personen. All diese Massnahmen, so selbstverständlich sie auch erscheinen, liegen zwischen Politik und Sachzwängen, die oft zum voraus gutgemeinte, dringend notwendige Beschlüsse verhindern. Die Investitionsplanung mit einer Zunahme bis auf 900 Millionen Franken pro Jahr – 1985 – entspricht dem absoluten Minimum, um die Betriebssicherheit aufrechterhalten zu können.

Hier hat Ihre Kommission ein besonderes Schwergewicht auf die Sanierung der Niveauübergänge gelegt. Wie Sie kürzlich vernommen haben, hat der Verwaltungsrat der SBB in seinem jüngsten Entscheid diesem Begehren zugestimmt. In einem Sanierungsprogramm innerhalb von zehn Jahren sollen nun die Niveauübergänge saniert werden. Das bedingt allerdings eine massivere Tätigkeit auf diesem Gebiet als bis anhin. Der Finanzplan 1984/85 zeigt uns wie erwartet eine weitere Ergebnisverschlechterung, von heute 393 Millionen auf 465 Millionen 1984 und 477 Millionen bereits im Jahre 1985. Vergleicht und betrachtet man das momentane Rechnungsergebnis des laufenden Jahres, das schlechter ausfallen wird als budgetiert, so ist mit Sicherheit in den kommenden Jahren mit zunehmenden Defiziten zu rechnen.

Welches sind nun die Gründe, die immer wieder in Erscheinung treten und massgebend beteiligt sind an diesen defizitären Ergebnissen? Einmal die uns längst bekannte Konkurrenzverzerrung zwischen Schiene und Strasse, die bis heute nicht korrigiert werden konnte. Dann der zunehmende kostenunterdeckende Bereich, vor allem beim Güterverkehr: dieser und ebenfalls der Transitverkehr ist nur zu 80 Prozent kostendeckend, der Stückgutverkehr bloss zu 40 Prozent, und der Regionalverkehr nur zu 30 Prozent. Einzig der Personenverkehr hat bis heute eine kostendeckende Rechnung. Dazu kommt die Teuerung nach Index, der wir gesamthaft nicht ausweichen können und die vor allem beim Personalaufwand sehr stark ins Gewicht fällt. So haben seit 1981 die Teuerungszulagen und Reallohnverbesserungen in diesem Bereich zusätzliche Kosten von 300 Millionen Franken verursacht, und heute

beträgt der Totalaufwand des Personals 64 Prozent der Gesamtausgaben. Parallel dazu kommt die ungenügende Tarifanpassung, die immer zwischen Politik und Sachzwängen liegt. Wir werden heute noch davon hören. Diese Gesamtlage zwingt die Verantwortlichen der SBB sowie das Parlament und das Volk, auch Massnahmen zu ergreifen, die unpopulär sind. Der Bundesrat hat nun die Verfassungsartikel für die Gesamtverkehrskonzeption verabschiedet und wird uns im nächsten Jahr auch die Botschaft vorlegen. Sie soll uns einer koordinierten Verkehrspolitik näherbringen. Wunder sind allerdings nicht zu erwarten, wie uns Herr Bundesrat Schlumpf mitgeteilt hat. Von den eingeleiteten Massnahmen für eine effizientere Unternehmenspolitik nach dem Leistungsauftrag dürften wesentliche Verbesserungen, jedoch keine ausgeglichene Rechnung erwartet werden.

Unsere Verkehrskommission prüft zurzeit einzelne Bereiche des öffentlichen Verkehrs auf eine bessere Betriebswirtschaftlichkeit und wird Ihnen voraussichtlich nächstes Jahr darüber Bericht erstatten. Ihre Kommission befasste sich an ihrer letzten Sitzung eingehend mit der Arbeitszeitverkürzung und den damit erforderlichen 355 zusätzlichen Stellen als erster Etappe von total 1300 Stellen, die es erfordern würde. Sie war mehrheitlich der Auffassung, das grosse Defizit der SBB-Rechnung, die Bundesfinanzen sowie die Wirtschaftslage ganz allgemein erlaubten eine so grosse Mehrbelastung nicht. Die lange Debatte der letzten Woche über dieses Thema, wo auch PTT und SBB mit ihren Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Kantone und die Gemeinden miteinbezogen und durchleuchtet wurden, hat ein klares Resultat ergeben. Es wäre deshalb zeitlich und finanziell kaum zu verantworten, heute das gleiche nochmals zu wiederholen. Die Verkehrskommission beantragt Ihnen deshalb mit 10 zu 6 Stimmen, den Absatz 2 in Artikel 1 des Bundesbeschlusses zu streichen. Ebenfalls beantragt Ihnen unsere Kommission mit 9 zu 0 Stimmen, bei Enthaltungen, dem abgeänderten Beschluss über den Voranschlag der SBB 1983 zuzustimmen.

M. Couchepin, rapporteur: L'année 1983, selon le budget qui vous est proposé, ne sera pas une année faste pour les CFF. Déjà le budget 1982 ouvrait de sombres perspectives. Or la réalité est pire. On s'attend à une aggravation du déficit des comptes 1982 par rapport à ce qui a été budgeté. Le budget 1983, d'embellie, prévoit des résultats moins bons encore que ceux de 1982. La question que l'on se pose immédiatement est de savoir si, malgré tout, ce budget peut être qualifié d'optimiste ou de pessimiste. Je répondrai tout à l'heure à cette question.

Certes, le mandat de prestations, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1982, permet de mieux présenter, du point de vue comptable uniquement, les recettes et les dépenses des chemins de fer. 618 millions sont prévus aux produits à titre d'indemnisation pour les prestations de services publics non rentables; avant l'entrée en vigueur du mandat de prestations, il s'agissait de 269 millions, soit une amélioration de 350 millions. L'aide pour le ferroutage est, dans ce budget, de 8 millions. Il y a en outre la transformation de la dette des chemins de fer envers la Confédération en capital propre: il en résulte une diminution des frais financiers de plus de 127 millions.

Si l'on compare le budget 1982, modifié en fonction du mandat de prestations et le budget 1983, on constate une aggravation des résultats de 90 millions environ, puisque le déficit prévisible est de 392 millions en 1983 et de 301 millions en 1982, selon le budget.

En 1983, au total, les chemins de fer coûteront à la Confédération 1 milliard 18 millions. Ils avaient coûté en 1981, qui fut une année particulièrement mauvaise pour la compagnie ferroviaire nationale, 1,29 milliard.

Le moment est venu de qualifier le budget qui vous est présenté: s'agit-il d'un budget optimiste par rapport à la réalité prévisible ou, au contraire, pessimiste? La question a été largement débattue au sein de la commission; M. le président Desponds y a répondu en constatant que si les pers-

pectives ne s'améliorent pas par rapport à la situation actuelle, le budget 1983, malgré l'important déficit prévisible, apparaît encore comme optimiste. Je vous rappelle que les comptes 1982 seront plus mauvais que l'on pouvait l'espérer lors de l'établissement du budget. Rien ne permet de s'attendre à une amélioration considérable des résultats réels de 1983 par rapport à ceux qui sont présentés aujourd'hui. Dès lors, c'est avec fatalisme que la commission a accepté le budget. Il n'y a pas de recette miracle, même si l'on a toujours l'espoir, grâce à une politique plus agressive de la part des CFF sur le plan commercial, de quelques améliorations. On peut même se demander si avec l'extension du réseau routier et autoroutier de notre pays, l'âge du chemin de fer n'est pas dépassé. Poser cette question c'est en poser une seconde, celle de savoir ce qui pourrait remplacer le chemin de fer pour les transports de masse, en regard de la sécurité du trafic et du respect de l'environnement. Force est de reconnaître que, malgré son coût énorme, personne n'ose prétendre que l'on pourrait se passer du chemin de fer. Il suffit d'ailleurs de constater quelles résistances la population et les autorités opposent à la disparition de chemins de fer régionaux, pour se convaincre du fait que ce pays veut des chemins de fer modernes et que, par là même, il accepte de payer le prix du maintien d'un réseau ferroviaire dense et maintenu en bon état de fonctionnement.

A court et à moyen terme cependant, l'aggravation de la situation des chemins de fer est prévisible. Plusieurs éléments pèsent négativement sur les recettes, à savoir tout d'abord la crise mondiale: ces trois derniers mois, on a enregistré un effondrement du trafic marchandises, ensuite le cours de notre monnaie, qui renchérit toutes nos prestations; enfin l'effort de la concurrence, c'est-à-dire des compagnies nationales étrangères qui essaient d'attirer du trafic sur leurs propres réseaux. Du côté des coûts, peu d'améliorations sont possibles: les chemins de fer sont une entreprise qui utilisent intensivement de la main-d'œuvre; or, chaque pour-cent de modification de salaire entraîne une dépense supplémentaire de 20 millions de francs. Un renchérissement du coût de la vie, suivi d'une adaptation des salaires de 5 pour cent, coûte dès lors aux CFF 100 millions. Des expertises ont été entreprises pour réduire le personnel et plus particulièrement le personnel administratif, là où cela était possible. Lorsque toutes les mesures préconisées auront été réalisées, on peut en espérer une économie d'environ 50 millions, chiffre qu'il faut mettre en relation avec ceux que je viens de citer, à savoir le pour-cent supplémentaire de renchérissement qui coûte 20 millions à la caisse des CFF.

Le compte d'exploitation 1983 prévoit une légère amélioration des produits. Celle-ci provient d'une part de la hausse des tarifs, d'autre part d'une hausse espérée du nombre des voyageurs. On s'attend par contre à une baisse du trafic marchandises. M. Bircher, conseiller national, demande que notre conseil refuse la hausse des tarifs. Sa proposition soulève un problème de principe: qui est compétent pour fixer les tarifs? Et une question de fait: la hausse des tarifs apporte-t-elle réellement de nouvelles recettes aux CFF? Avant de répondre à ces questions, j'attends de connaître l'argumentation de M. Bircher.

Reprenons l'analyse du compte d'exploitation par les charges: l'on s'aperçoit que les frais de personnel augmentent de plus de 100 millions, alors que les frais de choses s'accroissent de 60 millions. L'excédent positif des produits d'exploitation sur les charges se dégrade: il passe à 333 millions contre 408 millions dans le budget précédent.

Le compte des constructions prévoit un volume d'investissement pour 1983, de 825 millions, soit 80 millions de plus que la somme budgétisée pour l'année en cours. Les trois quarts de la somme prévue aux investissements seront affectés aux immeubles et aux installations fixes et le reste aux véhicules, 79 millions seront consacrés, le plus souvent, au remplacement d'installations. Votre commission est d'accord avec ces objectifs d'investissements; il est nécessaire de continuer à investir pour maintenir le réseau

en bon état de fonctionnement, améliorer les usines électriques, adapter les ateliers aux besoins actuels. La poursuite des investissements appelle, faut-il le rappeler, des amortissements plus importants. Les difficultés financières des CFF pour le futur ne diminueront pas.

Le compte de pertes et profits boucle par un déficit de 392 millions contre 301 millions, selon le budget 1982. L'excédent positif d'exploitation est en baisse; les charges, dont les amortissements des immobilisations, sont en légère hausse, tout cela aboutit à une détérioration des résultats de 90 millions.

Parmi les problèmes qui ont été évoqués en séance de commission, il y a bien sûr le problème de la sécurité, puisque l'année en cours semble être particulièrement marquée par des accidents ferroviaires. Il nous a été dit que les CFF entendent en particulier, dans les années qui viennent, supprimer les passages à niveau dangereux. Il y a actuellement dans notre pays 2400 passages à niveau dont 900 sont gardés par des barrières. L'investissement pour les supprimer est de 100 millions. Il en découlera au cours de ces prochaines années, la suppression de 400 emplois.

Le mandat de prestation entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1982 prévoit à l'article 8, 2^e alinéa, qu'une planification pluriannuelle sera soumise à l'Assemblée fédérale, en même temps que le budget des CFF et qu'elle portera notamment sur les objectifs à atteindre, les investissements nécessaires pour atteindre ces objectifs et la planification des finances. Les CFF ont établi ce document, qui vous a été remis. Il ne correspond pas encore entièrement à l'objectif des CFF qui est de présenter un plan des investissements à caractère obligatoire et portant sur plusieurs années, plan analogue au plan à moyen terme. Les indications telles qu'elles nous sont présentées, portent seulement sur les années 1984 et 1985. Pour ces deux années, les dépenses d'investissement seront de 850 millions en 1984 et 900 millions en 1985. Par ailleurs, durant ces deux prochaines années, les CFF devront disposer de presque 1,5 milliard chaque année, en tant que ressources financières, dont les trois quarts serviront à couvrir le déficit et l'indemnité compensatoire. C'est finalement à l'unanimité, moins une abstention, que la commission, malgré le souci qu'elle occasionne, à tous ceux qui ont à s'occuper des CFF, le marasme dans lequel se retrouvent nos transports ferroviaires, approuve le budget. Elle vous propose d'en faire autant.

Par ailleurs, la commission, par 10 voix contre 6 – nous y reviendrons – propose la suppression de l'alinéa 2 de l'article 1^{er}. Cet alinéa dispose que «le budget 1983 tient compte de la création des 355 postes qu'exige la réduction de la durée du travail prévue pour le 1^{er} janvier 1984».

Präsident: Es folgen die Fraktionssprecher.

Vetsch: Wir stehen leider Jahr für Jahr wieder vor der gleichen Situation in bezug auf den SBB-Abschluss und den Voranschlag. Die Erwartungen, die wir beim Erlass des Leistungsauftrages in die Entwicklung gesetzt haben, waren und bleiben hoch gesteckt.

Die Zielsetzung ist eindeutig: Wir streben eine ausgeglichene Rechnung bei den SBB an. Man hat von einem möglichen Restdefizit von 100 bis 200 Millionen Franken gesprochen. In diesem Zusammenhang dürfen wir in Erinnerung rufen, welche Entlastungen die SBB durch den Leistungsauftrag erfahren haben. Die zusätzlichen Entlastungen machen rund 500 Millionen Franken aus; es geht vorwiegend um gerechtfertigte Abgeltungen von Leistungen – das sei einmal mehr klar betont –, und nicht um Geschenke an die SBB. Es geht um die Bezahlung von Leistungen. Dies müsste sich aber in der Rechnung eben doch positiv auswirken. Sie wirkt sich wenigstens insofern aus, als die Zahlen noch viel schlechter wären, wenn wir diese Entlastungen nicht hätten vornehmen können: Die Abgeltung ist von bisher 269 Millionen Franken auf 493 Millionen Franken erhöht worden. Für den Stückgutverkehr leistet der Bund Entlastungen, Abgeltungen, von 125 Millionen; und die Umwandlung des Bundesdarlehens von 2,2 Milliarden Fran-

ken in Dotationskapital hat eine Zinsentlastung von 143 Millionen Franken zur Folge. Die Starthilfe für den Huckepackverkehr beziffert sich auf 8 Millionen, so dass wir auf 500 Millionen Franken kommen.

Durch diesen entscheidenden Schritt, den das Parlament beschlossen hat, haben wir bessere Zeiten für die SBB erhofft. Die Realitäten sind leider etwas anders. Der Voranschlag fürs laufende Jahr – unter Berücksichtigung der Erwartungen aus dem Leistungsauftrag – hat mit einem Defizit von 300 Millionen Franken gerechnet. Wir wissen nun, dass wir beim Abschluss 1982 leider mit einem Defizit von annähernd 500 Millionen Franken rechnen müssen.

Der Voranschlag, den wir heute diskutieren, rechnet mit einem Defizit von 392 Millionen Franken. Die Restdefizite in der Grössenordnung 100 bis 200 Millionen Franken sind weit übertroffen. Die erstmalige Finanzprognose, die wir mit dem Budget 1983 erhalten haben, zeigt Zahlen auf, die – wie Bundesrat Schlumpf gesagt hat – eine erschreckende Entwicklung darstellen. Es geht nämlich in den Jahren 1984 und 1985 um Defizite von 500 Millionen Franken, was tatsächlich unerfreulich ist.

Kaum haben wir den Leistungsauftrag beschlossen, müssen der Verwaltungsrat der SBB wie der Bundesrat feststellen, dass die Zielsetzungen trotz der erwähnten guten Voraussetzungen und Startbedingungen nicht erreicht werden können. Es ist zu befürchten, dass diese Äusserungen sich bewahrheiten werden. Dennoch, oder erst recht, ist mit allen Kräften die Erfüllung des Leistungsauftrages anzustreben.

Die Unternehmensleitung hat erneut ein Zeichen gesetzt, dass dieser Wille vorhanden ist. Ich möchte das positiv an dieser Stelle vermerken. Mit einer marktgerechteren Unternehmenspolitik soll den gestellten Problemen und damit den Defiziten entschlossen entgegengewirkt werden. Das ist letzte Woche vor der Presse erklärt worden. Wir stimmen mit der Generaldirektion überein, wenn festgestellt wird: «Wir bekennen uns damit vorbehaltlos zu einer Bundesbahn, die auch in der Zukunft wichtige öffentliche Aufgaben im Interesse des Landes erfüllt.» Diese Aufgabenstellung sehen auch wir für die SBB. Wir wollen sie leistungsfähig erhalten, so dass sie auf dem Markt bestehen und den Interessen unseres Landes und Volkes dienen können. Wir unterstützen deshalb Massnahmen der SBB, wie beispielsweise das Aktionsprogramm 1982–1984, die Rationalisierung im Regionalverkehr, die Anwendung von marktgerechten Tarifen, die die Möglichkeiten ausschöpfen, sowie gezieltere Investitionen, die Ertragsverbesserungen zur Folge haben.

Keine Wunder dürfen wir im Kampf um die gleich langen Spiesse etwa von einer Schwerverkehrsabgabe erwarten, wie sie das reduzierte Projekt der Kommission und unseres Rates vorsieht. Durch die Pauschalabgabe in der Grössenordnung von 3000 Franken pro Fahrzeug bzw. mit einer Summe von total 150 Millionen Franken werden keine grossen Verschiebungen erreicht. Die Kostendeckung, so haben wir jetzt erfahren, sei beim Schwerverkehr besser als erwartet, so dass wir hier auch in Schranken gewiesen werden in bezug auf die Höhe einer Schwerverkehrsabgabe. Man darf nicht dem Fehler verfallen, Verbesserungen erzielen zu wollen, indem man die Konkurrenzfähigkeit des Gegners verschlechtern will. Vielmehr ist die richtige Politik, die eigene Konkurrenzfähigkeit durch Verbesserung der eigenen Leistungen zu steigern. Da muss die Unternehmensleitung der SBB ansetzen.

Wir begrüssen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Niveauübergänge.

Der SBB-Dienst ist ein personalintensiver Dienst. Deshalb ist es nicht so erstaunlich, dass der Personalaufwand 75 Prozent des gesamten Aufwandes ausmacht. Dass in solchen Verhältnissen Personalmassnahmen ihre entsprechenden hohen Auswirkungen zeitigen, ist selbstverständlich. So beispielsweise die in Aussicht genommene Arbeitszeitverkürzung. Sie hätte bei den SBB 1300 zusätzliche Mitarbeiter zur Folge oder Mehrkosten von mindestens 80 Millionen Franken. Weil diese Belastung offensichtlich für die

SBB in der jetzigen Zeit nicht tragbar ist, hat die Kommission den entsprechenden Mehrkosten nicht zugestimmt, sondern diese mit 10 zu 6 Stimmen abgelehnt.

Die Diskussion um die Arbeitszeitverkürzung bei der Bundesverwaltung, bei den PTT und bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist letzte Woche sehr ausgiebig geführt worden. Wir glauben, dass die Frage der Arbeitszeitverkürzung mit der Namensaufrufabstimmung auch für die SBB entschieden worden ist. Die Diskussion hat diesbezüglich (auch die Stellungnahme des Bundesrates) keine Frage offen gelassen. Es scheint mir deshalb fragwürdig zu sein, eben diese Problematik im Rahmen des SBB- und des PTT-Budgets nochmals aufzugreifen. Auch in unserer Kommission ist festgestellt worden, dass wir uns dem Hauptscheid im Rahmen des Budgets der Eidgenossenschaft fügen werden; das würde heissen, dass wir hier dem Kommissionsentscheid zustimmen.

Wir können dem SBB-Voranschlag 1983 natürlich nur zögernd zustimmen, in der bestimmten Erwartung auf wirksame Massnahmen im erwähnten Sinne und in der Hoffnung auf die Erfüllung des Leistungsauftrages.

Zwygart: Aufgrund der Erfahrungszahlen der vergangenen Jahre und vor allem des laufenden Jahres sind die Erfolgsaussichten unserer SBB düster. Wenn wir die Folgejahre anvisieren, zeichnet sich ein noch trüberes Zukunftsbild ab. Mit dem ständig besseren Ausbau unseres Nationalstrassennetzes graben wir unseren Bahnen mehr und mehr das Wasser ab, und wir, das ganze Schweizervolk, bezahlen das Verkehrsgefälle zwischen Schiene und Strasse. Der Schwerverkehr auf der Strasse fährt der Bahn mit den Gütern davon. Der allgemeine Wohlstand ermöglicht einem Grossteil des Volkes, mit dem viel teureren Auto neben der Bahn herzufahren. Es ist von nationalem Interesse, wenn uns ein intaktes, modernes Schienennetz erhalten bleibt; denn wenn durch irgendwelche Versorgungsschwierigkeiten der Benzinnachschub ausfallen sollte, wären die 2 Millionen Autofahrer der Schweiz auf die Eisenbahn angewiesen, und sie würden deren Dienst wiederum dankbar in Anspruch nehmen. Deshalb dürfte sich auf weite Sicht der Preis lohnen, den wir heute für unsere Bahnen bezahlen. Wer eine gute Buchhaltung führt, wird feststellen, dass ihn das Bahnfahren kaum halb so viel kostet wie das Auto. Wer Bahn fährt, spart ein Zehnfaches an Energie, schont die Umwelt und reist erst noch fünfzig mal sicherer als auf der Strasse. Die Abgeltungen, die im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag unserer SBB gewährt werden, verlieren aber jetzt schon wieder ihre ausgleichende Wirkung mehr und mehr. Obschon für 1983 den SBB als Abgeltung und «Starthilfe Huckepack» insgesamt 626 Millionen vergütet werden und dazu eine Zinsentlastung von 143 Millionen kommt, wächst der Aufwandüberschuss schon wieder auf nahezu 400 Millionen Franken an, so dass die gesamten Aufwendungen für unsere Bahnen ungefähr dem Defizit im Bundeshaushalt entsprechen.

Der Finanzplan für die folgenden Jahre fällt noch ungünstiger aus. Es wäre aber falsch, wollte man in dieser Situation resignieren und aufgeben. Vielmehr hat die SBB-Direktion ein umfassendes Aktionsprogramm entworfen, um das ganze Verkehrsnetz auf der Höhe der Zeit zu erhalten. Wenn Not an den Mann kommt – und wie rasch könnte das der Fall sein –, sollen unsere Bahnen dem ganzen Volk wiederum zur Verfügung stehen. Deshalb müssen die Kommerzialisierung und der Ausbau ungeschmälert weitergeführt werden. Wir wünschen unseren Bahnen nach wie vor einen hochgemuten Durchhaltewillen und die Kraft, alte, überlebte Zöpfe, die es da und dort noch gibt, abzuschneiden und auf der ganzen Linie auftragsgemäss kaufmännisch zu handeln. Schliesslich wollen wir nicht vergessen, dass unsere Bundesbahnen mit ihren Bauaufträgen von rund 800 Millionen Franken einen wertvollen Beitrag an unsere existenzgefährdete Industrie leisten. Wenn diese Aufträge scheinbar auch teuer sind, kommen sie uns doch billiger zu stehen als vermehrte Unterstützungen an arbeitslose Mitbürger. Dazu sind arbeitende Leute zufriedener als unterstützte. Deshalb

muss auch sorgfältig geprüft werden, wo volkswirtschaftlich ohne Schaden gespart werden kann. Ohne grosse Freude, aber mit Überzeugung stimmt die unabhängige und evangelische Fraktion dem Voranschlag der SBB für 1983 zu.

M. Carobbio: Je dois dire que j'ai de la peine à comprendre les hésitations du porte-parole du groupe radical, M. Vetsch, lorsqu'il dit que son groupe votera sans enthousiasme le budget des CFF de 1983.

En effet, pour notre groupe et pour moi, il est évident que le mandat de prestations confié par le Parlement aux chemins de fer et l'indemnité compensatrice des charges des services publics étaient et sont encore loin d'être suffisants pour assurer, à brève échéance du moins, l'objectif de l'équilibre des comptes. Cette situation est la conséquence logique de la politique des transports que la Confédération mène depuis des années. Comme l'ont déjà dit les deux rapporteurs, la compétitivité du rail est fortement compromise par l'inégalité de traitement que cette politique réserve aux chemins de fer et aux transports publics en général, par rapport à celle appliquée aux transports routiers. Cette inégalité de traitement se retrouve en ce qui concerne les investissements. Il y a lieu de rappeler que les dépenses routières ont augmenté peu à peu depuis les années soixantes. Le montant affecté à la construction des routes est aujourd'hui quatre fois supérieur à celui consacré à l'entretien et au développement des chemins de fer. C'est une inégalité de traitement en ce qui concerne l'exploitation, dans la mesure où les chemins de fer sont tenus de maintenir leur offre de prestations, ainsi que leur infrastructure, sans égard à la demande, ce qui n'est pas le cas pour les transports routiers. A cela, il faut encore ajouter les distorsions en matière de coût du personnel. Pour les chemins de fer, heureusement, l'horaire de travail hebdomadaire est de 44 heures, alors que les chauffeurs de camions travaillent généralement 50 heures et plus. De ce fait la situation est encore aggravée pour les chemins de fer et il en ira ainsi aussi longtemps que le Conseil fédéral n'aura pas pris des mesures en vue de réduire les horaires de travail des chauffeurs de camions.

En outre, il faut prendre en considération toute une série de coûts sociaux engendrés par le trafic routier: atteintes à l'environnement et séquelles des accidents qui ne sont pas à sa charge.

Dans ces conditions, il est évident qu'il ne suffit pas, pour assurer la compétitivité du rail et des transports publics en général, d'introduire, comme on l'a fait – il s'agit certes d'une mesure utile – l'horaire cadencé ou d'augmenter les indemnités pour service public. En ce sens, je ne peux donc pas suivre le rapporteur de langue française qui se pose la question de savoir si les chemins de fer ont fait leur temps. A mon avis, il ne s'agit pas de cela; il faut déterminer les mesures qu'il y a lieu de prendre pour rendre les chemins de fer vraiment compétitifs par rapport aux transports routiers.

Il devient toujours plus urgent, à notre avis, d'adopter des mesures réelles propres à mettre les chemins de fer vraiment sur un pied d'égalité en matière de transport. Cela consisterait, par exemple, à introduire à brève échéance la redevance sur le trafic des poids lourds, calculée en proportion des prestations fournies. Contrairement à ce que pense M. Vetsch, je crois qu'une telle mesure pourrait permettre d'améliorer la compétitivité des chemins de fer. Hélas! comme d'autres qui pourraient être utiles pour un changement de politique en matière de trafic, cette mesure ne passe pas au Parlement parce que les pressions des milieux des transporteurs privés sont plus puissantes que celles des milieux des transports publics.

Une autre mesure pourrait être prise; malheureusement elle ne l'a pas encore été, on en a discuté il y a quelques mois, c'est l'utilisation d'une partie au moins des produits de la taxe et de la surtaxe sur l'essence pour le financement des investissements et le développement des chemins de fer. Je vous rappelle que notre groupe, au moment de la discus-

sion sur l'affectation des redevances sur les carburants, avait fait une proposition précise en la matière; comme d'habitude elle a été rejetée à une grande majorité.

En conséquence, tant que ces mesures ne seront pas prises, il ne faudra pas s'étonner de voir la situation du budget des chemins de fer demeurer en l'état. Si nous voulons être logiques, nous devons en assumer les conséquences pour les finances de la Confédération. Dans cette optique, le groupe du Parti du travail, du PSA et du POCH rejette les propos de ceux qui insistent pour demander des mesures d'économie consistant soit à refuser l'amélioration des conditions de travail du personnel, soit à appliquer d'autres mesures telles que l'augmentation régulière des tarifs, et cela en vue de réaliser cet impossible rééquilibrage des comptes des Chemins de fer fédéraux dans le cadre d'une politique des transports déséquilibrée de la Confédération. La situation que connaît le rail est la conséquence d'une politique déséquilibrée. C'est donc à la modification de celle-ci qu'il faut s'attacher en priorité, si l'on veut assurer la compétitivité des chemins de fer et rétablir l'équilibre de ce budget. Cela n'a malheureusement pas été le cas jusqu'ici, et je demande formellement à M. Schlumpf, conseiller fédéral: quand prendra-t-on vraiment des mesures précises dans ce sens?

De ce point de vue, notre groupe a de justes raisons de voter tranquillement, sans résignation, le budget 1983 des CFF même avec le déficit que l'on connaît. Voilà pourquoi notre groupe considérant qu'il est normal que le budget des chemins de fer présente toujours un déficit et tout en étant d'av s qu'il faudrait tout faire, à brève et moyenne échéance, pour redresser la situation, n'accepte pas que la réalisation de cet objectif se fasse par le biais de mesures de restriction affectant les conditions de travail du personnel, en particulier du personnel des services d'exploitation, ou par le biais de nouvelles hausses des tarifs ou encore en restreignant les investissements, notamment dans le domaine de la sécurité du trafic.

En ce qui concerne le personnel, nous appuyons la proposition du Conseil fédéral et de la minorité de la commission. Selon cette proposition, aux termes de l'article 1^{er}, 2^e alinéa de l'arrêté le budget 1983 tient compte de la création des 355 postes de travail qu'exige la réduction de la durée du travail prévue pour le 1^{er} janvier 1984. Je ne veux pas répéter ici les raisons d'ordre général qui justifient une telle mesure, ni relancer le discours sur la question de la réduction de l'horaire de travail du personnel fédéral. On en a déjà longuement discuté lors de l'examen du budget de la Confédération. Si la réduction de l'horaire de travail se justifie en général – nous l'avons souligné – il s'impose d'urgence pour le personnel des chemins de fer, surtout pour celui affecté à l'exploitation. Je pourrais encore citer des déclarations assez précises du Conseil fédéral lui-même, en réponse à des questions posées ici. Aux termes de ces déclarations, il admet clairement qu'il faut agir pour améliorer les conditions de travail du personnel des services d'exploitation. Lors du débat sur le budget, beaucoup d'adversaires de la proposition du Conseil fédéral ont admis ce fait. Ils ont déclaré à ce propos que si la réduction de l'horaire de travail n'était pas possible pour le personnel de l'administration, elle se trouverait quelque peu justifiée pour le personnel des grandes régies, pour le personnel d'exploitation des chemins de fer. Or, maintenant, voici venue l'occasion d'appliquer concrètement ce concept, en approuvant le crédit nécessaire dans le cadre de ce budget, même si cela risque malheureusement de créer une situation discriminatoire. A mon avis, si vous voulez être logiques avec vos propos, il conviendrait que vous alliez dans ce sens.

En ce qui concerne la question de l'augmentation des tarifs, je dois déclarer que nous sommes opposés à cette mesure qui, au lieu d'assurer la compétitivité du rail, au moment où elle s'avérerait nécessaire, la réduirait tout simplement.

Pour toutes les raisons que je viens d'exposer et que je résumerai en une, à savoir que le déficit des chemins de fer est la conséquence d'une certaine politique en matière de

transports, nous concluons que des mesures continues d'augmentation des tarifs vont à l'encontre d'une politique visant à rendre attractif le transport par rail. Il est bien évident que si l'on continue à augmenter les tarifs chaque année, de 10 ou de 15 pour cent, même si l'état du budget peut le justifier, l'on en arrive à rendre le transport par rail moins attractif que le trafic privé. Je fais un calcul très rapide: si une famille, composée du père, de la mère et de deux enfants, veut venir à Berne en chemin de fer, elle doit dépenser à peu près 200 ou 250 francs. Il est évident que cette famille choisira en l'occurrence la voiture comme moyen de locomotion, même si la différence qu'elle croit exister entre les deux modes de transport n'a pas l'importance qu'elle lui attribue; en réalité, cette famille fait des calculs immédiats, pas des calculs d'ordre général. Ainsi, donc, je le répète, l'augmentation des tarifs du chemin de fer relève d'une politique qui va à l'encontre même de l'intérêt de ce dernier, c'est pourquoi nous nous opposons à cette mesure et nous appuierons la proposition de M. Bircher qui, par le biais de la réduction des crédits aux recettes, cherche à demander au Conseil fédéral et donc à la Direction des chemins de fer, de ne pas pratiquer, au moins pour 1983, cette politique d'augmentation des tarifs. Je ferai encore une considération sur les investissements: nous sommes d'avis que cette politique de restriction, dans le domaine de la sécurité en particulier, pratiquée sous le prétexte de simples motifs d'ordre financier, n'est pas admissible. Prévoir comme on le fait dans le plan financier 1984-1986 quelque 250 millions d'investissements effectifs, le reste des 900 millions étant réservé pratiquement aux amortissements, est à notre avis nettement insuffisant par rapport aux exigences de l'amélioration du trafic par rail, à sa sécurité et à celle du personnel.

Je pose au Conseil fédéral la question de savoir si le moment n'est pas venu, afin d'établir un équilibre avec le transport routier, de se demander s'il est toujours obligatoire de calculer dans le budget des chemins de fer les amortissements des investissements comme on les calcule aujourd'hui. En l'occurrence, je suis d'avis qu'il est important d'accélérer la suppression des passages à niveau – le Conseil fédéral a donné des assurances à ce propos – ou encore de perfectionner le matériel roulant ou d'améliorer diverses prestations des chemins de fer.

Je voudrais profiter de l'occasion pour dire que je trouve inacceptable la politique de la Direction générale des chemins de fer qui, pour des raisons de rationalisation, prend des mesures en vue de transférer depuis les régions périphériques vers les régions centrales, certains services des chemins de fer, ce qui entraîne la suppression dans ces régions de diverses possibilités de postes de travail. Je pense ici à la mesure envisagée pour le moment de supprimer l'atelier de Biasca, ainsi qu'au retard apporté par la Direction des chemins de fer à la prise de mesures propres à améliorer et à agrandir l'atelier des chemins de fer à Belinzona.

En conclusion, notre groupe votera donc le budget 1983 des chemins de fer, tout en s'opposant à l'augmentation des tarifs prévus et à la proposition de la majorité de la commission à propos de la réduction des heures de travail du personnel des CFF; il votera donc la proposition de la minorité et appuiera la proposition de M. Bircher de ne pas augmenter les tarifs des chemins de fer en 1983.

Huggenberger: Der Voranschlag 1983 und der Finanz- und Investitionsplan 1984/85 zeigen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen nicht ohne Defizit abschliessen können. Das ist an sich nichts Neues. Neu ist aber die Höhe des Defizits und dessen steigende Tendenz. Die Zahlen sind bekannt, wurden auch heute genannt; ich wiederhole sie nicht. Man kann nun auf die vielgepriesene koordinierte Verkehrspolitik auf Grundlage der Gesamtverkehrskonzeption hoffen. Der Textentwurf für die neuen Artikel der Verfassung liegt ja vor. Aber seien wir doch ehrlich: Viel ändern wird sich damit nicht. Eine Koordination und allenfalls auch eine Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse ist

aber notwendig und zu begrüssen. Solange der Lastwagenverkehr rollt, solange er nicht verboten wird oder an Mangel an Treibstoff erlahmt – was wir ja sicher nicht hoffen, erwarten und wünschen – und solange auch der Privatverkehr rollt, werden die Bundesbahnen beim heutigen Strassen-netz defizitär arbeiten. Ich möchte deshalb den letzten Satz der Übersicht der Botschaft in Zweifel ziehen, wo indirekt erhofft wird, mit der von der GVK empfohlenen Beseitigung der Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse könne ein Rechnungsausgleich möglich sein.

Weil wir die SBB brauchen, geht es künftig allein darum, wie und um wieviel das Defizit reduziert werden kann. Man darf es nicht übelnehmen, wenn viele mit immer mehr Ungeduld auf die entsprechenden Massnahmen warten. Wir warten auf die positiven Auswirkungen des Aktionsprogramms 1983/84. Es sind auch tatsächlich Einsparungen durch Rationalisierung und notwendigen Leistungsabbau möglich. Unsere Arbeitsgruppe Stückgutverkehr hat das erfahren. Wir sind gespannt auf die Vorschläge und die direkten Massnahmen der Bundesbahnen im Rahmen des ihr übertragenen Leistungsauftrages.

Dass die SBB weiterhin investieren müssen, steht ausser Zweifel. Wir wünschen, dass der beschleunigten Beschaffung von komfortablerem Rollmaterial erste Priorität eingeräumt wird. Die neueste Serie der Einheitswagen beweist, wie attraktiv diese Wagen im Vergleich zu den alten Leichtstahlwagen sind. Der Bahnkunde wartet gerne in einem weniger komfortablen Bahnhof fünf Minuten auf den Zug, wenn er dafür eine halbe oder eine bis zwei Stunden bequem fahren kann. In dieser Richtung geht vielleicht auch der Antrag von Herrn Affolter um Erhöhung des Budgets um 9 Millionen Franken für die Wagenrevision. Es ist aber schwierig, in die betriebliche Arbeitsabwicklung der SBB im Rahmen eines Budgets eingreifen zu wollen. Dass bei künftigen Investitionen noch mehr wirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund stehen müssen, versteht sich von selbst, allerdings mit einer Ausnahme, nämlich dort, wo es um die Sicherheit geht. Es wurde deshalb mit Erleichterung zur Kenntnis genommen, dass künftig für die bessere Sicherung der Niveauübergänge deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die CVP-Fraktion schliesst sich bezüglich der beantragten Aufwendungen für vorgesehene Arbeitszeitverkürzungen der Mehrheit der Verkehrskommission an, d. h. Streichung von Artikel 1 Absatz 2. Dazu wurde letzte Woche im Rahmen des Voranschlages der Weg vorbereitet.

Immerhin verlangen viele mit Recht, dass gerade bei den Betrieben mit unregelmässiger Arbeit bezüglich der Arbeitszeit sukzessive Erleichterungen im Rahmen des Möglichen geschaffen werden. Der Rat hat in diesem Sinne bereits gehandelt, woran ich immerhin erinnern möchte. Denn ab 1983 tritt für die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs eine neue verbesserte Ferienregelung in Kraft. Vielleicht wäre es aber auch denkbar, dass gerade für das ältere Personal durch Gewährung weiterer Ruhetage mit der Zeit ebenfalls die Einführung der Fünftagewoche möglich wäre. Bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben verschiedener Städte werden jedenfalls derartige Ruhetage in diesem Sinne gewährt. Mit der Streichung von Artikel 1 Absatz 2 erfolgt eine Einsparung von 5,2 Millionen Franken. Dementsprechend sind in Absatz 1 die Zahlen zu korrigieren.

Bei dieser Gelegenheit darf nun aber doch festgehalten werden, dass dem Bundespersonal die gesamte Jahres-teuerung von etwa 6 Prozent, zum Teil Mitte Jahr bereits vollzogen, zum Teil Ende Jahr ausgeglichen wird. 1 Prozent Teuerung belastet das SBB-Budget mit rund 20 Millionen Franken; 6 Prozent machen 120 Millionen Franken aus. Die Maschinenindustrie wird, wenn ich die Winterthurer Verhältnisse ins Auge fasse, etwa maximal 2 bis 3 Prozent für das ganze Jahr unter allen Titeln auszahlen können, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht mehr zulassen. Das sind Gründe, die bei den Bundesbahnen als Bundesbetrieb nicht zur Anwendung kommen, da der Staat sich – bis zu einem gewissen Grad allerdings nur – im Gegensatz zur Privatwirt-

schaft verschulden kann. Damit ist auch gesagt, dass wir den Antrag Bircher ablehnen, der den SBB eine Tarifierhöhung im Jahre 1983 verweigern will.

Die CVP stimmt dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1983 mit den von mir umschriebenen Änderungen von Artikel 1 zu.

Bühler-Tschappina: Der SBB-Voranschlag für 1983 ist unerfreulich. Die gesamten Aufwendungen des Bundes (Defizit, Abgeltung und Zinsentlastung) machen über 1 Milliarde Franken aus. Die SVP-Fraktion stimmt diesem Voranschlag nur mit grossen Bedenken zu. Wir teilen die Auffassung von Herrn Bundesrat Schlumpf, die er in der Verkehrskommission zum Ausdruck brachte, als er ausführte, dass nun die alleroberste Grenze dessen erreicht sei, was überhaupt noch verantwortbar ist. Gewiss, dieses Defizit lässt sich, wie alle der letzten Jahre, mit den Argumenten Teuerung, ungleich lange Spiesse zwischen Schiene und Strasse usw. begründen. Durch das jährliche Aufwärmen dieser Argumente lässt sich das Resultat aber nicht verbessern. Wir müssen vielmehr nach Lösungen suchen, die möglichst rasch zu einer Verbesserung der Situation führen.

Es trifft sicher zu, dass seit langem keine Verkehrspolitik betrieben wurde, die diesen Namen wirklich verdient hätte. Aber wir müssen andererseits auch einsehen, dass einer Lenkung des Verkehrs über die Politik gewisse Schranken gesetzt sind. Wenn wir zum Beispiel die Spiesse zwischen Schiene und Strasse gleich lang machen wollen, so wird uns das selbst dann, wenn der Wille vorhanden wäre, nie ganz gelingen, weil die öffentliche Hand beim Schienenverkehr nicht nur die Grundlagen, sondern auch das Rollmaterial und das Personal, das dieses Rollmaterial bedient, finanzieren muss, während sich die Öffentlichkeit beim Strassenverkehr nur mit den Grundlagen zu befassen hat. Rollmaterial und bedienendes Personal sind dort bekanntlich Sache der privaten Transportunternehmen. Während beim Strassenverkehr die Preise kostendeckend angesetzt werden können, so ist das leider bei der Bahn nicht in jedem Fall möglich, weil zu hohe Preise sich kontraproduktiv auswirken und die Abwanderung von der Schiene zur Strasse noch verstärken würden.

In gewissen Bereichen, zum Beispiel beim Stückgut, muss man sich allerdings fragen, ob die Aufrechterhaltung dieser Transportart noch verantwortet werden kann. Die SBB prüfen diese Frage zurzeit, und wir sind auf die Resultate sowie auf die daraus abzuleitenden Vorschläge gespannt. Die Schiene ist mit ihrer starren, unflexiblen Art auf dem Sektor Stückgutverkehr einfach nicht konkurrenzfähig mit dem Strassenverkehr. Ein Transport vom Aufgabort zum Empfänger ohne jeden Umlad, das Einsammeln von verschiedenen Gütern, die in eine bestimmte Richtung transportiert werden müssen, das Umdisponieren während der Fahrt mit Hilfe von Funkanlagen usw., sind nur einige Beispiele der gewaltigen Vorteile, die der Strassenverkehr nun einmal aufweist. Ein Zurück auf die Bahn im grossen Stil werden wir selbst mit massiven Strassenabgaben nicht erreichen. Die einzige Transportart, ausser dem Personenverkehr, bei dem die Bahn wirklich Zukunft haben könnte, ist unseres Erachtens der Huckepack- und Grosscontainerverkehr über weite Distanzen.

Nun noch einige Gedanken aus der Sicht der Privatbahnkantone. Die Aufwendungen des Bundes zugunsten der SBB sind in der heutigen Grössenordnung kaum mehr zu verantworten. Während die Privatbahnkantone zum Teil ganz beträchtliche Summen aus Steuergeldern an die Bahnen zu leisten haben, wird bei den durch die SBB erschlossenen Gebieten der gesamte Aufwand vom Bund übernommen, was zweifellos eine ungleiche Behandlung darstellt, die im heutigen Ausmass nicht über Jahre hinweg akzeptiert werden könnte. Es gibt nur eine Möglichkeit, aus diesem Schlamassel herauszukommen: Die SBB-Verantwortlichen müssen weit mehr als bisher unternehmerisches Denken entwickeln, und die politischen Instanzen – auf allen Ebenen; wir, das Parlament inbegriffen – müssen bereit sein, die Entscheide, die aus diesem unternehmerischen

Denken herauswachsen, zu akzeptieren, und zwar auch dann, wenn es harte, einschneidende Massnahmen sein werden.

In der bestmten Erwartung, dass die Aufwendungen des Bundes die im Finanzplan 1984/85 vorgesehene Höhe nicht erreichen, sondern Verbesserungen bereits während den kommenden Jahren sichtbar werden müssen, stimmt die Fraktion der SVP dem vorliegenden Budget gemäss Kommissionsmehrheit zu.

M. Thévoz: Les circonstances font que c'est à nouveau dans un climat morose que nous sommes appelés à examiner le budget des CFF. Ce n'est en effet pas de gaieté de cœur qu'il faut aborder le prochain exercice qui se soldera vraisemblablement par un déficit global, y compris l'indemnité de la Confédération pour prestations en faveur de l'économie générale, dépassant le milliard de francs. Cependant nous tenons à le déclarer d'emblée – je m'exprime ici au nom du groupe libéral – il ne saurait être question d'en faire porter la responsabilité ni au conseil d'administration, ni à la direction, ni au personnel de l'entreprise qui ne ménagent pas leurs efforts pour tenter de redresser la situation. Nous admettons qu'il est difficile, et c'est une œuvre de longue haleine, de renverser une tendance due à des circonstances et à des événements qui, pour la quasi-totalité d'entre eux, sont extérieurs à notre grande région, voire à notre pays.

Voici quelques réflexions découlant de ce constat de situation: dans le trafic des voyageurs, on ne prévoit guère de progrès spectaculaires, ceci en dépit de l'amélioration notable de l'offre découlant de l'introduction de l'horaire cadencé. Notons à ce propos que les espoirs du personnel sont déçus. L'introduction de cet horaire, minutieusement préparé, a nécessité de sa part un niveau d'engagement élevé et une discipline accrue afin que tout se passe avec le moins d'accrocs possible. Nous rendons ici hommage à ce personnel pour l'effort consenti en regrettant qu'il n'ait pas été couronné de plus de succès. Mais le peuple suisse est ainsi fait qu'il aime beaucoup ses Chemins de fer, qu'il s'insurge à l'idée de supprimer une seule petite ligne fortement déficitaire, mais qu'il n'est pas prêt pour autant à délaisser sa voiture au profit du train. Cela provient notamment du fait que chaque famille possédant une ou plusieurs voitures, pour lesquelles elle paie des frais fixes, a tendance à ne compter que les frais de carburant pour les déplacements – par comparaison on trouve le train coûteux. Il n'en demeure pas moins que nous pensons que l'expérience de l'horaire cadencé, dont nous apprécions l'offre accrue, doit être poursuivie en éliminant ses maladies d'enfance qui se traduisent parfois, dit-on, par une cadence trop rapide, au détriment du taux d'occupation, et par des correspondances perturbées. Nous souhaitons aussi, dans notre groupe, une politique des tarifs plus souple et plus attractive, notamment pour les trains de banlieue, afin d'inciter les gens à utiliser davantage le rail pour se rendre à leur travail ou à leurs affaires. Il y a là un secteur à examiner avec beaucoup de soin. En revanche, nous estimons que c'est une erreur de vouloir, à nouveau, élever les tarifs voyageurs pour accroître les recettes. Nous pensons que cette mesure ira à fin contraire. Il semble préférable de rouler avec des compositions convenablement occupées à des tarifs attractifs, plutôt que l'inverse. C'est un problème non seulement économique, mais aussi psychologique, si l'on veut que le train soit un moyen de transport vraiment populaire. Nous voulons dire aussi que les mesures de collaboration développées entre les PTT et les CFF, pour la desserte de petites stations, sont très heureuses et doivent être développées dans toute la mesure du possible. Là aussi, le résultat ne peut être que positif, tant du point de vue financier que psychologique. En revanche, nous estimons qu'il est faux, dans la conjoncture actuelle, où le trafic tant voyageurs que marchandises stagne, de vouloir alourdir le poste personnel en réduisant la durée du travail. Notre groupe s'opposera donc à la disposition figurant dans ce but dans l'arrêté sur le budget.

Les prévisions dans le trafic marchandises ne sont pas non plus encourageantes. Nous ne voulons pas nous étendre sur les causes, largement conjoncturelles et pour une bonne part de provenance extérieure à notre pays, qui sont à l'origine de cette stagnation, voire de cette récession. Mais ce qui nous inquiète surtout, c'est que le trafic international nord-sud ait tendance à délaisser nos lignes légendaires du Saint-Gothard et du Simplon pour emprunter les itinéraires de détournement plus longs du Brenner et du Mont-Cenis. Nous sommes confrontés, là aussi, à une concurrence impitoyable où les pratiques de dumping ne sont pas absentes. En outre, il semble que l'Etat italien n'est guère pressé, faute de moyens, d'adapter les gares-frontière et les voies au sud de notre pays en vue de permettre un écoulement plus aisé du trafic marchandises. Nous savons que nous devons y participer pour une part financière non négligeable, mais il semble qu'il n'y ait pas d'autres solutions pour éviter que la situation ne se dégrade. Nous appuyons donc sans réserve les actions conduites dans ce but, tant entre les entreprises concernées qu'entre les gouvernements de nos pays respectifs. Le bulletin des CFF de décembre nous apprend que les choses bougent dans le bon sens outre-Gothard. Nous nous en réjouissons sans réserve.

En conclusion, je vous informe que notre groupe votera le projet de budget tel qu'il est présenté par le Conseil fédéral, à l'exception de la disposition relative à la réduction de la durée du travail. Nous réservons cependant notre décision jusqu'à plus ample information sur la proposition de M. Bircher ayant trait à la non-augmentation des tarifs en 1983.

Ammann-St. Gallen: Er hat nicht lange gedauert, der Frühling des Leistungsauftrages. War es überhaupt ein Frühling? Mir scheint eher, dass es eine trügerische, föhnbedingte Aufhellung war, die nur allzu rasch wieder von rauhen Winterstürmen abgelöst wurde. Wir sind von der nun eingetretenen Wende zum Schlechteren keineswegs überrascht, hatten wir doch insbesondere bei der Formulierung der damals sehr umstrittenen Zielvorgaben vor übertriebenen Erwartungen gewarnt. Es muss schmerzlich sein für jene, die es damals scheinbar besser wussten, ihre Illusionen nun wie Seifenblasen platzen zu sehen. Teuerung und Rezession haben diese Entwicklung noch beschleunigt. Vor uns steht ein mutmasslicher Fehlbetrag für das Jahr 1983 von 392 Millionen Franken.

Schon längst ist die Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrspolitik Allgemeingut geworden. Seit mehr als zehn Jahren bastelt man an der GVK, verspricht man flankierende Massnahmen, die die umweltfreundliche, energiesparende Schiene vor dem Moloch Strassenverkehr schützen soll. Konzepte, Gutachten, Thesen und Untersuchungen lösen einander ab. Passiert ist aber in Wirklichkeit fast nichts, abgesehen von den jüngst publizierten GVK-Verfassungsartikeln, die jedoch von kleinlicher Interessenpolitik bereits wieder aufs schwerste gefährdet sind. Geben wir es doch unumwunden zu: Mit der Problemlösungskapazität schweizerischer Verkehrspolitik steht es nicht zum besten; sie ist miserabel. In dieser Lage vom Leistungsauftrag und überstürzten Aktionsprogrammen Wunder zu erwarten, ist fast scheinheilig. So beginnt die Demontage der SBB!

Das Resultat ist dementsprechend. Statt die Chancen am Markte wahrzunehmen, ist die Spitze der SBB seit geraumer Zeit nur noch mit Sparmassnahmen und Reorganisationen beschäftigt. Resignation greift um sich, vor allem bei den Kreisdirektionen und den Betriebsdiensten. Die Stimmung bei den Leuten an der Front ist auf dem Nullpunkt angelangt. Es sollte nun dringend etwas Mutiges geschehen. Mit wohltonenden Worten zum Sonntag ist es jedenfalls nicht getan.

Es ist für uns Sozialdemokraten enttäuschend, dass den SBB und dem Bundesrat in dieser Lage nichts Gescheiteres einfällt als eine Tarifierhöhung. Das ist nichts anderes als der Weg des geringsten Widerstandes.

Gegen eine Anpassung im Ausmass der Teuerung im kommenden Herbst 1983 wäre wohl nicht viel einzuwenden gewesen. Nun spricht aber die Botschaft recht geheimnisvoll vom Vorziehen einer sogenannten «differenzierten Tarifierhöhung» auf Ende April. Eine Zeitung sprach von 9,5 Prozent (bei 5 bis 6 Prozent Teuerung). Das trifft wohl zu beim Normaltarif. Weshalb denn nun diese ständige Geheimnistuerei? Weshalb nicht endlich herausrücken mit der vollen Wahrheit, dass man nämlich noch einiges mehr holen will bei den stets benachteiligten Zwangsbenützern der Bahn, den Werktätigen, den Schülern, den Lehrlingen, den Altersabonnenten beispielsweise? Die durchschnittliche Erhöhung soll bei den allgemein erhältlichen Monatsabonnements 12 Prozent, für Schüler 11,3 Prozent, für gelegentliche Fahrten 12,2 Prozent und für die Senioren, je nach Variante, gar 17,3 oder 27,6 Prozent (!) betragen.

Damit würde die gegenwärtige Teuerung seit der letzten Tarifierhöhung im März dieses Jahres um mehr als das Doppelte übertroffen. Einmal mehr wird der kleine Mann für das Versagen der grossen Verkehrspolitik bestraft. Sogar die kommerzielle Konferenz der Verkehrsunternehmen und -interessenten hat als konsultatives Organ diese unverhältnismässigen Tarifmassnahmen mit 11 zu 5 Stimmen zurückgewiesen, während frühere Erhöhungen in der Regel akzeptiert wurden. Die SBB und auch die Zuständigen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes würden gewiss gut daran tun, die Meinung ihrer Kundschaft zu beherzigen. Kollege Bircher wird Ihnen deshalb im Namen unserer Fraktion den vorläufigen Verzicht auf diese Tarifierhöhungen beantragen. Sinn des Taktfahrplanes soll es ja sein, die Züge zu füllen und nicht zu leeren.

Ähnliches gilt übrigens auch für die geplanten Massnahmen beim Güterverkehr, auf die ich aus zeitlichen Gründen hier nicht näher eingehen möchte. Zur Problematik des Stückgutverkehrs habe ich mich hier schon mehrmals einlässlich geäussert. Nach wie vor steht für mich fest, dass ein völliger Wegfall dieses Verkehrs sowohl die Rechnung der SBB als auch diejenige der konzessionierten Transportunternehmen nur noch verschlechtern würde. Die Defizitbeiträge des Bundes, der Kantone und der Gemeinden würden dementsprechend anwachsen. Ich sehe deshalb den weiteren Abklärungen bis zum Sommer 1983 mit Ruhe entgegen. Der Generaldirektion der SBB, in der über das Stückgut offenbar seit Jahren ein eigentlicher Machtkampf tobt, möchte ich in dieser Frage künftig mehr Geschick wünschen. Ständige Diskussionen verunsichern nur die Kundschaft. Eine künftige Lösung muss in jedem Fall zusammen mit den Privatbahnen gesucht werden.

Schliesslich beantrage ich Ihnen in der Frage der Arbeitszeitverkürzung im Namen der SP-Fraktion und der Kommissionsminderheit, Artikel 1 Absatz 2 im Wortlaut des Bundesrates zu belassen, d. h., den Streichungsantrag der Kommissionsmehrheit abzulehnen. Gerade die Eisenbahner haben es nicht verdient, zum Prügelknaben der misslichen Lage der Bundesfinanzen und des öffentlichen Verkehrs zu werden. In oft aufreibender Schichtarbeit, ohne Fünftagewoche haben sie genauso wie ihre Kollegen in der Privatwirtschaft ein Anrecht auf Teilhabe am Produktivitätsfortschritt. Wer wollte ihnen diesen Leistungsausweis im Ernst bestreiten? Denken wir nur an die Mehrleistungen von 21 Prozent im Taktfahrplan. Vergessen wir auch die Rekrutierungsschwierigkeiten für verschiedene exponierte Personalkategorien nicht – selbst heute, bei Rezession.

Ich empfehle Ihnen, diesen Antrag, gestellt von Kollege Weber-Arbon, nicht als Routinesache zu betrachten. Nehmen Sie ihn als Zeichen unserer Enttäuschung über die Missachtung der sozialpartnerschaftlichen Übereinkunft zwischen Bundesrat und Personalverbänden durch diesen Rat. Und verstehen Sie ihn ruhig als Ankündigung eines künftigen «Dauerbrenners», der uns – wenn nötig – in diesem Saale noch mehrfach beschäftigen wird.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, dem Budget 1983 der SBB unter Berücksichtigung der Anträge Bircher und Weber-Arbon zuzustimmen. Bei einem erneuten Abweichen vom bundesrätlichen Wege der Verständigung in der

Arbeitszeitfrage werde ich persönlich diesem Voranschlag nicht mehr zustimmen können.

Le président: Les orateurs qui vont s'exprimer le feront à titre personnel.

Eisenring: Ich möchte mich zu einer Frage äussern, die nachher offenbar auch von Herrn Affolter aufgeworfen wird; sie betrifft die Strukturanpassungen der einheimischen Waggonindustrie und die Vergabe von Bestellungen für die Revision von Wagenmaterial.

Die Eisenbahnwaggonindustrien haben weltweit eine Eigenschaft: es sind überall nationale Industrien. In der Schweiz unterhalten wir mindestens vier oder hatten wenigstens vier solcher Fabriken. In der Nachkriegszeit wurde dann insbesondere Olten als SBB-Werkstätte zu einer eigentlichen Fabrik ausgebaut. Es hat sich aber in der Rezession gezeigt, dass verschiedene Strukturanpassungen unerlässlich geworden sind, wobei die Aufgabe der Strukturanpassung offenbar aber nur eine Aufgabe der privatwirtschaftlichen Unternehmen zu sein scheint, während die SBB in dieser Richtung herzlich wenig zu unternehmen bereit sind.

Der schweizerischen Waggonindustrie war daran gelegen, bereits im Dezember 1980 ihr Konzept zur Strukturanpassung – immerhin einige tausend Arbeitsplätze betreffend – den verantwortlichen Organen der SBB zu unterbreiten. Die SBB erklärten damals – und damit komme ich zu den Revisionen –, dass sich ihre langfristige Planung im Sektor Wagenbau und -unterhalt auf zehn Jahre erstreckte und ab 1982 etwa 40 Wagen pro Jahr vorsehe. Es ist allerdings insofern ein Vorbehalt angebracht worden, als Revisionen verschoben oder etwas reduziert werden könnten. Das war am 13. Januar 1981.

Am 13. Oktober 1982, also gut anderthalb Jahre später, folgt dann ein Brief der SBB des Inhaltes, dass die SBB-Generaldirektion gegenwärtig damit beschäftigt sei, ein langfristiges Beschaffungsprogramm für Reisezugwagen aufzustellen und auch die Revisionen in diesem Zusammenhang betroffen würden. Es heisst dann, dass die bisherige Planung der Revision von 40 Wagen heute nicht mehr als realistisch erschiene. Von 1981 auf 1982 wird also ein neues Konzept erstellt. Und in Beantwortung einer einfachen Anfrage von Herrn Carobbio wird darauf hingewiesen, es sei auch ein neues Werkstättenkonzept der SBB-Werkstätten in Ausarbeitung.

Ich weiss nicht, wo diese Fahrt hingehen soll. Heute steht die Wagonfabrik Schlieren in Kurzarbeit. Man hat dem Personal eine Demonstration auf dem Bundesplatz am Eröffnungstag der Session – wie mir von Personalseite mitgeteilt wurde – wegen der Session verboten. Diese Arbeitnehmer wollten für die normale Arbeitszeit, also nicht für eine Arbeitszeitverkürzung, sondern für die Beseitigung der Kurzarbeit demonstrieren! Dabei geht es tatsächlich um die Frage der Erhaltung dieses Unternehmens, zu dem ich übrigens keine Beziehungen habe, was ich ausdrücklich festhalten möchte. Ich bin von Arbeitnehmerseite auf diese Frage angesprochen worden und dann dem Problem nachgegangen.

Man kann doch seitens der SBB nicht 1981 eine Absichtserklärung abgeben, die Millioneninvestitionen für das Unternehmen zur Folge hat, und 1982 erklären, dass sie jetzt schon wieder ein neues Gesamtkonzept auch für den Revisionssektor ausarbeiten. Ich frage mich, ob nicht auch die SBB in gewissen Sektoren einfach redimensionieren müssten, auch wenn das im Leistungsauftrag – von dem ich ohnehin nie etwas gehalten habe – nicht steht.

Wir stehen übrigens der «grossartigen» Situation gegenüber, dass das Parlament mehrheitlich den Leistungsauftrag erteilt hat und nun die Massnahmen, die aufgrund des Leistungsauftrages erfolgen, plötzlich von den gleichen Kreisen kritisiert werden.

Ich möchte Sie bitten, dem Problem der Revisionsaufträge Ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. So geht es jedenfalls nicht, Herr Bundesrat Schlumpf!

Künzi: Wir können feststellen, dass der budgetierte Fehlbetrag der SBB etwa in der Mitte zwischen Voranschlag 1982 und dem bekanntlich wesentlich schlechter ausfallenden mutmasslichen Rechnungsergebnis 1982 liegt. Da die höheren Abgeltungen und die verminderten Kapitalkosten gemäss Leistungsauftrag und Erhöhung des Dotationskapitals im Voranschlag 1982 bereits berücksichtigt sind, liegt das Schwergewicht der Veränderungen beim Personal einerseits und den erwarteten Verkehrserträgen andererseits, wobei sich die beiden Posten einigermassen die Waage halten. Eine kritische Betrachtung der beiden Posten zeigt aber, dass der Personalaufwand zum grossen Teil durch feste Randbedingungen wie Teuerungsausgleich und Realloohnerhöhung, zum kleineren Teil durch vorsorgliche Rekrutierungen bestimmt ist und darum einigermassen als realistisch erscheint.

Beim Verkehrsertrag dagegen sind einige Fragezeichen anzubringen; insbesondere beim Güterverkehr wird mit einer Trendwende gerechnet, die doch eher als optimistisch zu beurteilen ist. Nachdem bisher sowohl Menge wie Ertrag rückläufig waren, erscheint es als unsicher, ob mit einer Tarifierhöhung ein Ertragszuwachs von mehr als 10 Prozent realisiert werden kann. Meine erste Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf: Welche besonderen Massnahmen sind vorgesehen, um diesen erwarteten Erfolg zu erreichen?

Eine zweite Bemerkung zum internationalen Verkehr. Im Bericht zur Ertragsentwicklung im Reiseverkehr wird dargelegt, dass beim internationalen Verkehr Einbussen hinzunehmen waren. Dadurch erscheint die Verbesserung des gesamten Reiseverkehrsertrages in einem schlechteren Licht, als es die an sich positive Entwicklung beim inländischen Verkehr ergeben hätte. Da die Einbussen beim internationalen Verkehr nur zum Teil auf die konjunkturelle Entwicklung zurückgeführt werden können, drängt sich eine genauere Analyse dieses Verkehrs auf. Es fragt sich, welche Relationen von den Einbussen besonders betroffen sind und ob allenfalls bei einzelnen Verbindungen sogar gegenläufige Entwicklungen zu verzeichnen wären. In dieser Beziehung kommt man auch um einen Vergleich mit der Entwicklung im Luftverkehr (beispielsweise dem Erfolg der Crossair auf Konkurrenzstrecken zur Bahn) nicht herum. Meine zweite Frage: Welche Massnahmen sind vorgesehen, um den internationalen Verkehr wieder in den Griff zu bekommen?

Was die Zusammenarbeit mit der Industrie betrifft, möchte ich mich den Wünschen des Herrn Eisenring anschliessen. Ich hoffe, dass die SBB nicht in ein Konkurrenzverhältnis zur Industrie treten; dies vor allem im Hinblick auf die momentane Arbeitslage.

Herr Bundesrat, in einer letzten Frage bitte ich Sie um Auskunft, ob Sie meine Ansicht teilen, dass bei einem konkurrenzfähigen Angebot für zu beschaffendes Wagenmaterial in Zukunft – ich denke vor allem an den Grossauftrag der S-Bahn in der Region Zürich – wirklich die inländische Industrie berücksichtigt wird, dass also nicht eventuell auf ausländisches Material ausgewichen wird, natürlich – ich betone das – bei einem konkurrenzfähigen Angebot.

Meier Werner: Ich möchte für Zustimmung zum Antrag des Bundesrates in Absatz 2 plädieren, auch für Zustimmung zum Antrag unseres Kollegen Weber. – In der bisherigen Debatte ist viel vom Leistungsauftrag der SBB gesprochen worden. Dieser Leistungsauftrag – Kollege Ammann hat ihn kritisch unter die Lupe genommen, und ich schliesse mich seiner Wertung an – hat den SBB wohl einiges gebracht: die verbesserte Abgeltung im regionalen Personenverkehr und die Sanierung der Finanzstruktur; grundsätzlich aber müssen wir erkennen, dass dieser Leistungsauftrag im Grunde genommen verkehrspolitisch in die falsche Richtung geht.

Die Forderung an die SBB, den Reisefernverkehr und den Wagenladungsverkehr (das ist der Güterverkehr auf weite Distanzen mit grossen Ladungen) bis 1986 kostendeckend zu gestalten, wird bewirken, dass man auf dem Weg über die Tarifgestaltung das tut, was verkehrspolitisch uner-

wünscht und falsch ist, was an sich auch dem Grundanliegen der GVK widerspricht. Man wird durch diese Tarifmassnahmen Verkehr von der Schiene auf die Strasse abwälzen, statt den umgekehrten Weg beschreiten zu können. Das ist eine bedenkliche Tatsache. Letzte Woche konnten wir in der Presse auf der ersten Seite Titel lesen wie den folgenden: «Für Güter bald nicht mehr die Bahn». Solche Massnahmen müssen die SBB in ihrem Aktionsprogramm – dem Ausführungsprogramm zum Leistungsauftrag – in Erwägung ziehen, nämlich Abstossung des Güterverkehrs. Dort geht es vor allem um den Stückgutverkehr, bei dem Massnahmen ins Auge gefasst werden, wie die weitestgehende Übergabe des Stückgutservice an den privaten Strassen-transport.

Dazu möchte ich bemerken: In der Feinverteilung der Stückgüter ist ohnehin keine eigentliche Konkurrenzsituation Schiene/Strasse vorhanden; dort ist die Strasse zuständig. Wir können aber das Stückgutproblem auch auf andere Weise lösen. Es gibt viele Stückgüter, die nicht nur im lokalen Bereich verteilt werden, sondern über lange Distanzen befördert werden müssen. Da kann man mit dem Wagenladungs-Sammelsystem doch auch Stückgüter befördern. Es ist deshalb Vorsicht geboten mit dem Abbau von Stückgutannahmestellen bei der Bahn; dies auch im Hinblick auf die Privatbahnen.

Wir haben aber bei den SBB noch eine völlig ungenügende Infrastruktur für jenen Verkehr auf dem Gütersektor, der in Zukunft immer grössere Bedeutung haben wird: den kombinierten Verkehr. Ich denke an den Grosscontainerverkehr und den Verkehr mit Wechselbrücken. Es braucht Umschlaganlagen und Krananlagen dazu, es braucht Terrain dazu, und hier sind wir noch sehr unterdotiert. Und ich glaube, so ist das Problem in der Verkehrsteilung gegeben: Nahverkehrsverteilung auf der Strasse, Fernverkehr so viel als möglich auf die Schiene. Und da fehlen uns noch alle möglichen Einrichtungen und Voraussetzungen. Auch in Sachen Gesamtverkehrskonzeption ist nun erst der Verfassungstext publiziert. Die Botschaft kommt im nächsten Frühling, und dann dauert es mehrere Jahre – ich glaube, Herr Bundesrat Schlumpf hat von sechs Jahren gesprochen –, bis die Gesamtverkehrskonzeption zum Tragen kommen kann. Wenn wir so lange warten müssen mit Massnahmen, die unser Verkehrswesen koordinieren – ich denke jetzt vor allem auch an den Güterverkehr (kurze Distanz: Strasse; grössere Distanzen: grosses Gewicht auf der Schiene) –, wenn wir also warten müssen, bis eine GVK kommt, dann sehe ich eine Katastrophe. Dann werden wir uns nämlich Jahr für Jahr mit immer grösser werdenden Defizitbeträgen bei den SBB zu befassen haben.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

Affolter: Es ist die Hoffnung auf Erfüllung des Leistungsauftrages ausgesprochen worden. Gefragt sind aber heute politische Entscheide in Verkehrsfragen. Aufgrund des SBB-Leistungsauftrages sind die SBB gezwungen, rigorose Sparmassnahmen zu vollziehen. Welche absurden Folgen solche Sparmassnahmen haben, möchte ich Ihnen an einem Beispiel darlegen: die teilweise Schliessung des Rangierbahnhofes Limmattal, wo vorgesehen ist, zwischen 0.30 Uhr bis 3 Uhr gewissen Verkehr nicht mehr abzuwickeln. Es betrifft dies vor allem 100 Wagenladungen, die eine Transportverzögerung von 3 bis 24 Stunden erleiden. Betroffen sind im speziellen die Pendelwagen, das sind Wagen, die von einem Verteilzentrum zum Kunden jeden Tag hin und her pendeln. Es trifft also diese Pendelwagen der Grossverteiler mit einem Verkehrsanteil von etwa 40 Millionen Franken. Dieser Verkehr ist kostendeckend im Gegensatz zum Wagenladungsverkehr. Diese Massnahme im Rangierbahnhof Limmattal soll eine Einsparung von 2,5 Millionen Franken bringen.

Es ist ja klar, dass auch kleinere Verteilorganisationen in diesem Prozess nachgezogen und für ihre Transporte grössere Schwierigkeiten bekommen werden. Im Klartext heisst das: Der Rangierbahnhof Limmattal wird teilweise

geschlossen. Das betrifft die ganze Ostschweiz, denn dort werden sämtliche Wagen, die aus der Ostschweiz kommen oder in die Ostschweiz fahren, rangiert. Es betrifft aber ganz besonders auch den Verkehr mit der Westschweiz. Zwischen der Deutschschweiz und der welschen Schweiz werden zurzeit drei Autobahnen gebaut oder sind zum Teil schon in Betrieb. Beim Güterverkehr gehen wir aber heute bei der Schiene davon aus, dass wir so den Schienengüterverkehr zwischen der welschen und der deutschen Schweiz abschneiden. Ich frage Sie: Werden dann auch die Walliser Früchte für den Verbraucher in der Region Zürich mit Sonderbewilligung für Nachtfahrten auf der Strasse transportiert?

Ich muss Sie noch auf zwei weitere Punkte aufmerksam machen, wo es zu erheblichen Problemen führen wird, wenn solche Massnahmen getroffen werden. Es entstehen betriebliche Komplikationen mit dem Taktfahrplan, denn wenn die Güterzugsverbindungen drei, vier Stunden verschoben werden, so fallen diese Züge in die Zeit nach 7 Uhr, wo das ganze SBB-Netz zum Teil bis zur Leistungsgrenze ausgelastet ist.

Ein weiterer Faktor ist die Verunsicherung des Kunden, aber vor allem des Personals. Ich meine, dass die Taktfahrplankontroverse um die Unfälle 1982, die grossen Fehlbeträge schon genug der Verunsicherung von Personal und Kundschaft bedeutet. Diese Verunsicherung ist aber, um ein Wort zur Arbeitszeitfrage zu sagen, auch von daher geschürt worden. Und wir müssen aufpassen mit unseren politischen Entscheiden bzw. Nichtentscheiden, dass wir mit unserer Haltung nicht zu einem Unsicherheitsfaktor des Schienenverkehrs werden. Ich frage im Zusammenhang mit der teilweisen Schliessung des Rangierbahnhofes Limmattal einerseits den Bundesrat, andererseits das Parlament, ob mit dem Leistungsauftrag solche Entwicklungen gewollt gewesen sind. Ich meine, dies ist nicht der Fall, und ich setze mich dafür ein, dass endlich politische Entscheide gefällt werden, die die unmögliche Situation im Verkehrswesen in einer angemessenen Art und Weise regeln können.

Biderbost: Gestatten Sie mir einige Bemerkungen, die zum Defizit des Budgets gehören, aber vielleicht auch darüber hinausweisen.

1. Durch die Diskussion, insbesondere in der Kommission und etwas weniger heute, zog sich wie ein roter Faden immer ein gewisser Fatalismus. Das entsprechende Wort ist einige Male in der Kommission gefallen. Und Fatalismus führt natürlich zu Resignation und dementsprechend auch zu noch grösseren Defiziten. Es scheint mir, besonders wenn wir die Gründe für das Defizit betrachten, dass wir auch hier keine Berechtigung für diesen Fatalismus und diese Resignation haben. Wir müssen doch sehen, dass die schlechte Wirtschaftslage auch vor den Toren der SBB nicht Halt macht und wir dementsprechend die Auswirkungen auf das Transportvolumen und damit auf die Einnahmen der Unternehmung zu spüren bekommen. Auch die Motorisierung bzw. die «Übermotorisierung» trägt das ihrige bei: 1980 hätten etwa eine Million Motorfahrzeuge gemäss Prognose fahren sollen, und in Wirklichkeit waren es über zwei Millionen. Das bleibt natürlich nicht ohne Folgen. Viele leben nach dem Wahlspruch «Sie lieben die Bahn, aber sie fahren mit dem Auto».

Ein weiterer Grund, und nicht der geringste, ist sicher unsere eigene Verkehrspolitik. Hier nun haben wir wirklich keine Berechtigung zu irgendeinem Fatalismus. Wir haben eine doppelte Verkehrsinfrastruktur geplant und zum Teil auch verwirklicht, auf Schiene und Strasse, alles gleichzeitig, am gleichen Ort, auf engstem Raum. Das wäre an sich nicht unbedingt falsch, wenn wir ein genügendes Verkehrsaufkommen hätten oder wenn wir uns finanziell einen solchen Luxus leisten könnten. Aber beides trifft nicht mehr zu, sofern es überhaupt je zugetroffen hat. Deshalb müssen wir eine Aufteilung des Verkehrs vornehmen, und zwar wesensgerecht; das ist unsere Aufgabe im Sinne der Verkehrspolitik. Natürlich sucht man bei solchen Gelegenheiten auch die Verantwortung – das ist an sich richtig – bei

der Unternehmung selber. Aber eines steht auf alle Fälle fest: Resignation kann man bei den Bundesbahnen sicher nicht feststellen. Der Bericht 1977 gibt eine auch heute noch gültige Analyse der Lage. Der Leistungsauftrag ist eben erst in Ausführung begriffen, und es wäre verfrüht zu sagen, dieser werde nicht erfüllt, wenn er zweifellos schwere Lasten bringen wird.

Die Unternehmungspolitik wurde neu definiert, und jeder Angestellte kennt sie, damit man gemeinsam etwas erreichen kann. Planungen, sowohl Gesamtplanungen wie Einzelplanungen, bestehen. Ich erinnere ebenfalls an das Stückgut. Man wird vor schmerzlichen Entscheidungen unter Umständen nicht zurückschrecken, falls sich diese als notwendig erweisen, was natürlich noch keineswegs feststeht. Solche Planungen müssen aber auch vom Gesamten getragen sein: Wir werden bei der GVK wahrscheinlich noch ausführlicher darüber zu sprechen haben.

2. Das Verkehrsproblem bildet ein Ganzes; also sollte es trotz schwindenden Verkehrsaufkommens keinen Kampf zwischen Schiene und Strasse oder umgekehrt geben. Es ist deshalb meines Erachtens falsch, wenn ein Verband, der es mit der Bahn sicher gut meint, schreibt: «Der Autoverkehr muss weniger attraktiv gemacht werden.» Wenn der Autoverkehr attraktiv ist, dann erfüllt er seine Aufgabe eben eventuell sogar besser als die Bahn; und dann muss man die Strasse «einsetzen».

Natürlich muss man die Vorteile, die die Bahn bringt, auch anerkennen und einberechnen: Sie ist umweltfreundlich und energiesparend, und vor allem – das wurde heute und gestern betont – schafft sie generell Arbeit, und zwar nicht nur für die ungefähr 40 000 Angestellten. Herr Allenspach hat es gestern, Herr Eisenring heute gesagt; zudem liegt auch ein Schreiben in dieser Richtung von einer Betriebskommission vor, dass viel Arbeit gerade durch die Bahn vergeben werden kann. Hier dürfte es also im Moment wirklich nicht um das Budget, um das Investitionsbudget, gehen. Das Sperrfeuer, das in diesen beiden Tagen darauf eröffnet worden ist, hat eventuell Erfolg!

Die Bahn ist immer verfügbar, auch das ist etwas, was wir sehen müssen. Es ist nicht angängig, das Defizit und die Abgeltung zusammenzuzählen, weil man das bei anderen Sparten in der Bundesrechnung nicht macht.

Unter den heutigen Umständen, da so vieles in der Verkehrspolitik geändert werden muss, stellen wir zusammenfassend fest, dass Budget und Rechnung nur das Spiegelbild jener Politik sind, die wir selbst betreiben, und dass wir ohne Fatalismus, sondern entschlossen daran gehen müssen, richtige Voraussetzungen für unsere Verkehrsprobleme zu schaffen.

Wir müssen also auch Verständnis für ein ungefreutes Budget der SBB haben und es in diesem Sinne annehmen.

Aregger: Es hat wenig Sinn, noch über einen Teil zu sprechen, wenn das Ganze schon beschlossen ist. Aber gerade das machen wir heute, indem wir das SBB-Budget erst nach dem Gesamtvoranschlag des Bundes beraten. Ich finde diese Reihenfolge jedoch insofern bezeichnend, als sie den geringen Einfluss widerspiegelt, den unser Parlament auf das Unternehmen SBB haben kann.

In Anbetracht der 1,6 Milliarden Franken aus Steuergeldern, die der Bund im nächsten Jahr für den öffentlichen Verkehr ausgeben will oder ausgeben muss, 4 Millionen im Tag, sind immerhin einige kritische Feststellungen am Platz, und es ist zu hoffen, dass sie gehört werden; denn es ist eine höhere Alarmstufe erreicht, wie andere Redner auch festgestellt haben.

Zur Gesamtsituation der Bundesbahnen: Hier finden wir in unseren Unterlagen sehr widersprüchliche Aussagen. In der Botschaft zum Gesamtvoranschlag der Eidgenossenschaft lesen wir auf Seite 13 zum Kapitel Verkehr den verharmlosenden Satz: «Das Ausgabenwachstum bleibt im Rahmen oder sogar unterhalb der Teuerung.» In den Haushaltsperspektiven 1984–1986 dagegen tönt es, wohl von einem anderen Autor, dann ganz anders, nämlich auf

Seite 12: «Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind die Planüberschreitungen auf stärker wachsende Betriebsdefizite zurückzuführen.» Diese Feststellung bildet denn auch einen Bestandteil einer Entwicklung, die wiederum an anderer Stelle zum Ausdruck kommt, nämlich im Satz: «Der Bundeshaushalt ist auf einem nicht durchzuhaltenden Kurs.» Bezeichnenderweise finden wir aber weder unter dem Titel «Bereits eingeleitete Sanierungsmassnahmen» noch unter den «Zusätzlichen Sanierungsvorschlägen» auch nur den geringsten Hinweis bezüglich der Bundesbahnen. Wir müssen annehmen, dass diese auf dem langen Weg von der Generaldirektion über Verwaltungsrat und Bundesrat zum Parlament verlorengegangen sind oder, was noch viel schlimmer wäre, dass es sie gar nicht gibt.

So komme ich zum Leistungsauftrag. Artikel 1 lautet: «Die Bundesbahnen streben nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich an.»

In der Junisession wurde mir das noch bestritten. Heute können wir es offiziell zur Kenntnis nehmen: Der volle Rechnungsausgleich ist eine Utopie, und die unternehmerischen Grundsätze liegen zum Teil unter sogenannten Sachzwängen und politischen Hindernissen begraben. Die von den SBB formulierten Unternehmungsziele konnten gemäss Botschaft zum Budget der Bundesbahnen bundeseintern noch nicht diskutiert werden. Leider, möchte ich sagen; denn es scheint mir, dass man in dieser desolaten Lage zu allererst und sehr rasch die Ziele ins Auge fassen muss.

Es hat keinen Sinn, immer nach einer Verkehrspolitik mit gleich langen Spiessen zu rufen. Es hat nie eine solche gegeben, und es wird nie eine geben. Das haben vor hundert Jahren schon die Schiffsleute auf dem Vierwaldstättersee und die Gotthardsäumer im Kanton Uri erfahren müssen. Sie konnten nicht einfach der glorreichen Vergangenheit nachtrauern, sondern sie mussten lernen, sich mit dem neuen Verkehrsmittel, der Gotthardbahn nämlich, abzufinden.

In unserer Zeit ist das Auto das neue Verkehrsmittel geworden. Man kann das Auto mit Abgaben belasten; Milliarden hat es schon eingebracht, aber man kann es nicht am Fahren hindern. Also muss die Bundesbahn das bieten, was das Auto nicht bieten kann: Massentransport zu Stosszeiten, Massentransport auf lange Distanzen, Sicherheit, Komfort, Wetterunabhängigkeit usw. Andererseits muss die Bahn vermeiden, sich zu einem Konkurrenzkampf hinreissen zu lassen, bei dem sie langfristig nur verlieren kann.

Ich rufe deshalb die Bundesbahnen auf: Sagen Sie uns, welches Ihre «Bestseller» sind; wir werden Ihnen mit entsprechenden Beschlüssen helfen, diese noch attraktiver und auch lukrativer zu gestalten. Sagen Sie uns endlich im Detail, wo und auf welchen Linien Sie die grössten Sorgen haben. Wir werden auch hier durch politische Entscheide dazu beitragen, dass Sie Ballast abwerfen können.

Der Güterverkehr zum Beispiel befindet sich auf einer beschleunigten Talfahrt. Die schlechten Ergebnisse des laufenden Jahres machen von Monat zu Monat deutlicher, dass die Budgetzahlen 1983 noch viel zu optimistisch ausgefallen sind. Die volle Kostendeckung bis 1986, wie das der Leistungsauftrag wünscht, ist eine Illusion. Die SBB versuchen heute, Marktanteile im Gütertransport mit Abgebieten zu retten; Abgebote in Einzelfällen von 30 Prozent und mehr; so kann keine Kostendeckung erzielt werden. Wir stehen vor der Tatsache, dass 90 Prozent des gesamten Warenflusses in der Schweiz durch das private Transportgewerbe befördert werden. Tausende von Arbeitsplätzen wurden hier geschaffen; die Unternehmer arbeiten zum grossen Teil mit einem angemessenen Gewinn oder immerhin soviel, dass man meint, eine Schwerverkehrsabgabe einführen zu können. Die anderen 10 Prozent des Transportvolumens bewältigt die Bahn und produziert dabei ein Defizit von ungefähr 500 Millionen Franken. Hier müssen wir doch verlangen, dass sich die Bahn selektiv auf geeignete Massengüter und gefragte Destinationen spezialisiert. Jederzeit im ganzen Land jedem alles anzubieten, erfordert die Aufrechterhaltung einer Verfügbarkeit, einer Kapazität,

die uns zu teuer zu stehen kommt. Wenigstens im Stückgutverkehr wurde mit der Straffung des Angebotes begonnen. Diese Straffung dürfte mit dem tranchenweisen Abbau der Finanzhilfe noch gefördert werden.

Zum regionalen Personenverkehr: Die Bundesbahnen haben die angebotenen Leistungen auf den Regionallinien deutlich gesteigert und dabei die Privatbahnen zum Mithalten gezwungen. Die Mehrerträge stehen bei SBB und Privatbahnen in keinem Verhältnis zum Mehraufwand, und die entstandene vergrösserte Differenz bezahlt wiederum der Bund aus Steuergeldern. Hier gilt eben das Prinzip der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Im Entwurf zum Verfassungsartikel für eine koordinierte Verkehrspolitik, der uns vorgängig zur dazugehörigen Botschaft ausgeteilt worden ist, heisst es in Absatz 3: «Die Kantone sorgen für den regionalen Verkehr.» Das ist ein recht hoch gestecktes Ziel; aber es wäre falsch, die Entwicklung unter diesem Titel einfach laufen zu lassen. Es gibt einen Bericht 77 über die Regionallinien der SBB. Darin sind Massnahmen aufgezeigt. Warum wurde keine davon verwirklicht? Warum leitet man auf solchen Linien Grossinvestitionen ein, ohne vorher unter den heute gültigen geänderten Vorzeichen noch einmal grundsätzlich darauf zurückzukommen? Solche Fragen müssen wir stellen. Sie müssen uns beschäftigen. Wir müssen vom Bundesrat und den SBB raschere Antworten bekommen. In diesem Sinne danke ich dem Bundesrat für die richtungweisende Antwort auf die Interpellationen Delamuraz und Meizoz zur Bahnlinie Aigle-Sépey-Les Diablerets, die wir vor kurzem erhalten haben. Darin sind allgemeine Grundsätze und Perspektiven aufgezeigt, die nach meiner Meinung richtig sind und noch nie so deutlich sichtbar gemacht wurden. Ich stelle keinen Antrag zum SBB-Budget, verweise aber darauf, dass die Kommission aus einem gewissen Fatalismus heraus – das Wort ist gefallen, Herr Biderbost – oder aus welchen Gründen auch immer, das Budget nur mit 9 Stimmen bei 8 Enthaltungen verabschiedet hat.

Mme Christinat: A la Commission des transports et du trafic, mes collègues bourgeois passent leur temps à critiquer notre régie nationale, sans pour autant apporter des remèdes au déficit chronique des CFF. S'ils avaient des idées originales et des solutions à proposer, ils pourraient peut-être les transmettre directement à leurs nombreux coreligionnaires politiques qui composent le conseil d'administration de nos chemins de fer. Je reconnais que la situation n'est pas satisfaisante mais la critique stérile ne résout pas les problèmes. Tout le monde sait que, seules, les grandes transversales sont rentables. Par contre, l'exploitation de la plupart des lignes régionales est largement déficitaire, le trafic-voyageurs étant en constante régression. Supprimer ces lignes n'est pas aussi simple que cela, car plusieurs d'entre elles sont indispensables pour le transport des marchandises. Que diraient par exemple les producteurs de betteraves de la Broye si la ligne Payerne-Aarberg était supprimée? Ils protesteraient avec énergie et peut-être avec raison contre la disparition de leur petit train. La cause principale des déficits des CFF est évidemment le développement du réseau routier qui a avantagé les transports par la route au détriment de ceux effectués par les chemins de fer. Nous avons construit des autoroutes, nous avons percé des tunnels alpins, nous avons vaincu une deuxième fois le St-Gothard, et après avoir dépensé des milliards pour ce dernier tunnel routier, l'on constate que nous avons privé les CFF d'importantes recettes puisque l'on a supprimé le transport ferroviaire des voitures.

Dans ce contexte, et compte tenu de la situation financière préoccupante des CFF, il est évident que les revendications du personnel sont malvenues. Je remarque cependant en passant que bien que les finances des PTT soient en excellente santé, l'idée de l'amélioration des conditions de travail des postiers ne semble pas être mieux accueillie. On invoque alors la productivité. Mais veut-on réellement aller plus loin? Je ne crois pas que cela soit possible. De nombreuses mesures de rationalisation ont été prises, qui ont

toutes influencé et dégradé les conditions de travail du personnel. L'horaire cadencé ne marque-t-il pas le pas et le seuil au-delà duquel le personnel ne voudra plus aller? L'offre à la clientèle a été augmentée et c'est très bien pour les clients, mais les effectifs n'ont pas suivi la même courbe. Par conséquent, les horaires sont plus serrés, plus fatigants et plus astreignants. Une tension continue et une fatigue permanente augmentent les risques de «bavure» et la sécurité des voyageurs pourrait en souffrir. Pour cette raison et pour bien d'autres, la réduction de la semaine de travail s'impose aux CFF. Nous avons – et c'est un record peu glorieux – la durée de travail la plus longue de toutes les administrations et entreprises publiques de l'Europe occidentale, ce qui revient à dire que les travailleurs du pays le plus riche ont la semaine de travail la plus longue. Certes, la caisse des CFF est vide, on l'a déjà dit, et certains affirment qu'elle ne pourrait pas supporter les dépenses supplémentaires occasionnées par la semaine de 42 heures. Malheureusement, tant que rien ne sera entrepris pour normaliser la concurrence effrénée des transporteurs routiers, les chemins de fer seront perdants, d'autant plus – il ne faudrait pas l'oublier – que la loi autorise les chauffeurs de poids lourds à travailler 50 heures par semaine, M. Carobbio l'a rappelé tout à l'heure. Si les chauffeurs de camions bénéficiaient de la semaine de 44 heures, il est clair que la lutte entre le rail et la route serait plus équilibrée. Entre 50 heures et 44 heures la distorsion est évidente. Or, 44 heures, c'est encore trop, au moment où la semaine de 40 heures est en marche. Les mêmes majorités produisant les mêmes effets, la Commission des transports et du trafic a calqué son attitude sur celle de la Commission des finances. Si vous la suivez, vous feriez, à mon avis, fausse route. En effet, lorsque certains métiers sont particulièrement pénibles, il est admis partout qu'ils doivent bénéficier d'avantages particuliers parfaitement mérités. Le métier de cheminot appartient à cette catégorie. Je remercie au passage nos travailleurs du rail pour l'énorme effort qu'ils ont accompli afin que le passage à l'horaire cadencé se fasse sans heurts. Grâce à eux, tout s'est bien passé. Ce personnel non seulement mérite une diminution du temps de travail – revendication parfaitement raisonnable – mais il y a droit. C'est la raison pour laquelle je vous demande de refuser la proposition de la majorité de la commission et de voter l'arrêté tel qu'il nous est proposé par le Conseil fédéral. Vous accepteriez ainsi du même coup le budget et la diminution du temps de travail du personnel.

M. Vetsch n'a en effet pas proposé, en même temps que la suppression de l'alinéa 2 de l'article 1^{er}, la diminution correspondante du montant porté au budget, qui avoisine les 5 millions je crois – c'est un chiffre articulé par M. le directeur Desponds – et qui correspond aux 355 postes nouveaux. Cette anomalie juridique de la proposition de la majorité de la commission m'incite à vous demander d'être clairs et conséquents au moment du vote, en acceptant l'arrêté fédéral tel quel.

Räz, Berichterstatter: Ich danke für die positive und sachliche Eintretensdebatte. Nichteintreten wurde von niemandem beantragt. Man hat Kenntnis genommen von den verschiedenen Möglichkeiten, aber auch von den Positionen und den Sachzwängen, mit denen die Politik konfrontiert ist. Zu zwei Punkten möchte ich Stellung nehmen.

Die Anträge Bircher und Weber sind bereits anvisiert worden. Es wurde dargelegt, eine Tarifierungsanpassung sei nicht möglich, sie sei nicht richtig und nicht tragbar. Die Anträge wurden durch die Herren Carobbio, Ammann und Mme Christinat unterstützt. Im gleichen Atemzug sagte Herr Ammann aber: keine Demontage der SBB, aber Investitionen in die Bahnen. Das ist doch nicht logisch.

Dasselbe gilt für die Begründung des Herrn Carobbio, es sei unzumutbar, bei den Familienbilletten usw. zu reduzieren. Herr Ammann hat das ebenfalls anvisiert. Das stimmt nicht, denn hier gehen die SBB sehr weit. Wir müssen hier doch überlegen: Wir können nicht nur auf der einen Seite

die Teuerung ausgleichen, wo ohnehin die Belastung der Ausgaben auf 64 Prozent angewachsen ist, auf der anderen Seite aber, bei der Ertragslage, die Teuerung nicht anpassen wollen. Das ist unlogisch und würde sich kontraproduktiv gegen die Bahnen auswirken. Darum möchte ich Sie bitten, den Antrag Bircher abzulehnen. Herr Bircher hat ja bereits einen Vorstoss in ähnlicher Richtung unternommen und die Antwort darauf erhalten. – Wir haben auch keine Reduktion eingeführt bei der letzten Tarifierhöhung in bezug auf die Personalbelegung in den Zügen.

Zum zweiten Minderheitsantrag Weber, der bereits von verschiedenen Rednern angetönt worden ist. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen. Wir können in der gegenwärtigen Situation – wie ich bereits beim Eintreten sagte – nach der Debatte der letzten Woche nicht mehr auf diese Situation zurückkommen. In Anbetracht der Wirtschaftslage, der Finanzlage des Bundes und der Auswirkungen auf die übrigen Bereiche empfiehlt Ihnen die Kommission, nicht auf diese Arbeitszeitverkürzung einzutreten und damit einer Stellenerhöhung um 355 Personen nicht zuzustimmen, sondern Absatz 2 in Artikel 1 gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit zu streichen.

Ich möchte Sie bitten, diesem Antrag zu folgen und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Couchepin, rapporteur: Au cours du débat qui vient de se dérouler, personne n'a annoncé son intention de voter contre le budget des CFF tel qu'il est proposé. Il n'y a donc pas lieu de s'étendre davantage sur les problèmes d'ensemble.

Par contre, le débat a pris une allure particulière, puisque plusieurs orateurs, avant même d'avoir entendu les auteurs de propositions, soit MM. Bircher, Affolter et Weber, ont défendu certains arguments qui seront évoqués tout à l'heure. Je crois donc qu'il serait plus élégant, pour répondre à ces orateurs, que les rapporteurs attendent de connaître le point de vue des députés qui ont présenté des propositions.

Cependant, je ne veux pas laisser passer entièrement ce qu'a dit Mme Christinat. Je désire croiser un peu le fer avec elle car, dans sa vision manichéenne des choses, elle a laissé planer l'idée que la majorité de la commission, qu'elle qualifie de bourgeoise, est une majorité négative qui n'a pas à cœur les intérêts des CFF. Cela est absolument faux, cela est injuste!

Et ce qui serait aussi faux pour nous, majorité de la commission, serait de laisser passer, année après année, le budget, les comptes des CFF, sans essayer d'imaginer et même de critiquer ce qui doit l'être pour que les résultats s'améliorent au cours des ans. En ayant une attitude béate, irénique, on ne rend pas service aux CFF et je pense même que l'on aggrave l'inquiétude du personnel et leur crise d'identité. Nous devons tous, majorité bourgeoise ou non, essayer ensemble d'améliorer le rendement de cette régie, sous peine de voir un jour l'opinion publique s'en détourner et exiger des mesures beaucoup plus drastiques que les quelques mesures d'économies que la majorité de ce Parlement souhaite voir réaliser.

Voilà ce que j'avais à dire dans cette première partie du débat.

Bundesrat Schlumpf: «Meine Damen und Herren Aktionäre!», so wäre man fast versucht, Sie anzusprechen nach dieser breiten Diskussion über ein recht vielfältiges Fragen-spektrum, das wohl auch politische Fragen betroffen hat, insbesondere aber unternehmerische und betriebliche. Ich habe gehört: Preispolitik, Angebotssortiment, Beschaffungsfragen, Waggonrevisionen, Personalpolitik, Niveau-übergänge, Umstellungen, regionale Fahrplangestaltung, Rangierregime, usw. Sie sind selbstverständlich die politische Behörde und haben verkehrspolitische Probleme zu diskutieren, wie das festgelegt ist im Leistungsauftrag für die SBB, der am 19. März 1982 verabschiedet wurde. Da heisst es: «Die Bundesbahnen streben nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich an.»

Und weiter: «Der Bundesrat leitet alle Massnahmen ein zur Gewährleistung grösstmöglicher unternehmerischer Freiheit und Verantwortung der SBB.» Sie kennen diese Regelung.

Nun ist es selbstverständlich, dass bei diesem Rechnungsbild, einem Defizit für das nächste Jahr von beinahe 400 Millionen Franken mit einer Gesamtbelastung von über 1,1 Milliarden – wie das die Herren Referenten Rätz und Couchepin dargelegt haben, ich möchte ihnen dafür danken – man sich auch im betrieblichen, unternehmerischen Bereich mit den sich stellenden Fragen beschäftigt. Das haben der Verwaltungsrat der SBB, die Generaldirektion und der Bundesrat getan. Und man beschäftigt sich mit diesen Fragen besonders einlässlich, weil auch die Finanzplanungs- und Perspektivzahlen für die kommenden Jahre alles andere als erfreulich sind, sondern vielmehr ein weiteres Ansteigen der Belastungen des Bundes voraussehen lassen. Und der Zwischenstand, eine Hochrechnung der verfügbaren Zahlen auf Ende dieses Jahres, zeigt, dass das Defizit den jetzt für das nächste Jahr budgetierten Betrag um etwa 70 bis 80 Millionen Franken übersteigen wird.

Die Ursachen wurden diskutiert und schriftlich dargelegt. Ich möchte lediglich zu einigen Punkten und Voten Stellung nehmen. Einmal unterstreiche ich, was die Herren Votanten Vetsch, Bühler-Tschappina, Zwygart und andere gesagt haben: Man kann und darf nicht auf Wunder warten. Die Belastungen des Bundeshaushaltes aus Defizit, Abgeltung, zinslosem Dotationskapital haben eine Höhe erreicht, die nicht weiter überschritten werden kann. Wir müssen an den gesamten Bundeshaushalt denken. Massnahmen sind unerlässlich.

Sie betreffen zwei Hauptbereiche: einmal unternehmerische Massnahmen. Ich nenne das Aktionsprogramm 1982–1984 mit den 16 Projekten, die in drei Etappen realisiert werden sollen. Ich erwähne weiter die Tarifpolitik, als eine marktorientierte Preispolitik, die insbesondere dem Teuerungsverlauf Rechnung zu tragen hat, wie bei jeder unternehmerischen Preiskalkulation. Ich möchte immerhin darauf hinweisen, dass wir uns bei den Tarifen der SBB gegenüber der Teuerung immer noch im Rückstand befinden und weiterhin befinden werden, auch wenn die für das kommende Jahr vorbereiteten Tarifierhöhungen im Güter- und im Personenverkehr realisiert werden.

Drittens erwähne ich das Leistungsangebot. Es wurde gesetzlich festgelegt durch den Leistungsauftrag 1982. Ich bin ganz und gar nicht der Meinung, welche vereinzelt vertreten wurde, dass dieser Leistungsauftrag eigentlich keinen Sinn habe. Im Gegenteil: dieser Leistungsauftrag ist die unerlässliche Grundlage für die weiteren Schritte. Ich möchte in Erinnerung rufen, was er bedeutet. Er bedeutet, dass die gemeinwirtschaftlichen Leistungen abgegolten werden müssen, welche die SBB aus irgendwelchen Aufträgen zu erbringen haben und die nicht eigenwirtschaftlich gestaltet werden können. Das ist ganz korrektes Prinzip. Wenn eine Unternehmung ihren Betrieb schon nicht unternehmerisch führen kann, denken Sie an die Fahrplanpflicht, den Kontrahierungszwang – also nicht das Angebot unternehmerisch bestimmen und insbesondere auch nicht die Preise frei bilden kann, weil es eben um gemeinwirtschaftliche Leistung geht – dann soll das abgegolten werden. Im Bereich, der dann übrig bleibt, das umschreibt der Leistungsauftrag im Artikel 8 oder 9, soll Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt werden, soweit sie heute nicht schon gegeben ist. Das ist der unternehmerische Freiraum.

Dieser Leistungsauftrag ist für eine unternehmerische Politik unabdingbare Grundlage. Eine solche ist unerlässlich, wenn wir die heutige Situation bewältigen wollen. Man hat also keine Schaumschlägerei betrieben. Es wurde von bundesrätlicher Seite auch nie Unklarheit darüber gelassen, dass man vom Leistungsauftrag eine Sanierung der SBB erwarten könne. Sie können das in den Protokollen nachlesen.

Das ist der unternehmerische Bereich. Und es gibt den andern, die Herren Affolter und Ammann haben darauf hingewiesen, den Bereich der politischen Entscheidungen, die

notwendig sind. Dazu gehören die koordinierte Verkehrspolitik und eine langfristige Investitionspolitik. Das sind Entscheidungen im politischen Bereich, mit denen sich auch das Parlament zu befassen hat. Natürlich werden viele Jahre vergehen, bis die Gesamtverkehrskonzeption und die Ausführungsgesetzgebung wirklich wirksam werden. Ich habe das gesagt; es ist realistisch. Die GVK-Verfassungsartikel als Grundlage und Klammer für eine koordinierte Verkehrspolitik werden einige Zeit in Anspruch nehmen, die Ausführungsgesetzgebung auch.

Es ist eine sinnvolle Aufgabenteilung, die damit angestrebt werden soll. Nationalrat Biderbost hat recht: es geht nicht um eine Politik gegen die Strasse und für die Schiene, sondern es geht um eine Politik für eine wesensgerechte, sinnvolle Aufgabenteilung. Wir brauchen Schiene und Strasse: denken wir an unsere geographischen und topographischen Verhältnisse. Wir brauchen öffentlichen und privaten Verkehr. Es wäre verfehlt, darüber hinwegsehen zu wollen. Aber wir müssen zu einer koordinierten Verkehrspolitik kommen, also nicht zu einer Politik gegen einen Träger dieses Verkehrs.

Wir brauchen eine langfristige Investitionspolitik. National gehört dazu – nicht nur, aber immerhin zu einem wesentlichen Teil – das Problem der NHT, Neue Haupttransversale. International – Nationalrat Künzi hat das angesprochen – gehört dazu die Erarbeitung und Festlegung einer Transitspolitik. Das Problem der Transversalen – Nationalrat Thévoz hat sich dazu geäußert – haben wir in Bearbeitung. Wir können keine politischen Entscheide anhand der Grundlagen und Betrachtungsweisen füllen, die vor 10 oder 15 Jahren erarbeitet wurden. Es hat sich inzwischen allerhand geändert, vor allem der exponentielle Verlauf und die Eigenwirtschaftlichkeit des Transitverkehrs. Hier muss also eine Standortbestimmung vorgenommen werden. Wir haben die notwendigen Arbeiten bereits vor eineinhalb Jahren in die Wege geleitet und stehen jetzt vor dem Abschluss.

Der Bundesrat hat – es wurde darauf hingewiesen – die GVK-Verfassungsartikel am 17. November verabschiedet. Sie sollen ein Fundament und eine Klammer für ein neues Verkehrsverfassungsrecht ergeben. Die Botschaft ist noch zu bereinigen.

Diese Verfassungsartikel, die der Bundesrat beschlossen und «bekanntgegeben» hat – er hätte sie ja nicht bekanntgeben müssen; sie wären ohnehin publik geworden! – stützen sich in allen wesentlichen Teilen auf die 40 Thesen der GVK ab, die am 21. Dezember 1977 als «Konsens von Luzern» beschlossen worden waren. Seit dem Sommer 1981 liegt die Botschaft mit den Entwürfen zu den Verfassungsartikeln auf dem Tisch des Bundesrates. Aus den Ihnen bekannten Gründen (Koordination mit der Botschaft zur Treibstoffzoll-Neuordnung) konnten wir sie nicht verabschieden.

Inzwischen ist die Neuregelung der Treibstoffzölle vom Parlament verabschiedet worden (sie geht Ende Februar in die Volksabstimmung), so dass die Verkehrsartikel und die Botschaft dazu vom Bundesrat bereinigt werden konnten. Man hat bestimmt nichts überstürzt! In diesem Zusammenhang wurde in den letzten Tagen die Frage gestellt, die zum Teil bis zum Vorwurf an den Bundesrat gediehen ist: War das Vorgehen des Bundesrates sachlich gerechtfertigt und insbesondere taktisch richtig (dass er nämlich am 17. November diese neuen Verkehrsartikel beschlossen und bekanntgegeben hat)? Oder hätte er damit besser zugewartet bis nach der Volksabstimmung über die Treibstoffzölle vom Februar 1983?

Ich benütze die Gelegenheit hier, weil die GVK – zu Recht übrigens – im Zusammenhang mit den SBB immer wieder zitiert wird, und äussere mich zum Entscheid des Bundesrates, jetzt und heute über die GVK zu befinden, folgendermassen: Was der Bundesrat mit diesen beiden Verfassungsartikeln verabschiedete, sind keine «News»; das ist das, was der «Konsens von Luzern» im Jahre 1977 ergeben hat: In der umstrittensten Frage, der Zweckbindung der Mittel für den öffentlichen und den privaten Verkehr, hat der Bundesrat jetzt in den Verfassungsartikeln sogar eine

Lösung gewählt, die wesentlich weniger weit geht als die sogenannte kommunizierende Röhre zwischen den beiden Fonds nach den Thesen der GVK. Niemand konnte durch diese «mildere» Regelung des Bundesrates vor eine neue Situation gestellt sein – jedenfalls niemand, der seinerzeit den 40 Thesen der GVK zugestimmt hatte.

Was hätte der Bundesrat machen sollen? Hätte er, obwohl die Verfassungsartikel GVK bereit stehen und seit Jahren immer wieder verlangt werden, sie beispielsweise bis Herbst 1983 zurückstellen sollen? Hätte er die unbereinigten GVK-Regelungen in die Treibstoffzollvorlage einbauen sollen? Oder hätte er die Vorschläge der GVK in diesen Punkten etwa fallen lassen und sie gar nicht dem Parlament zuleiten sollen?

Wie wäre das Vorgehen des Bundesrates denn richtig gewesen? Der Bundesrat hat nichts vorgezogen, sondern am 17. November, als alle Fragen bereinigt und damit spruchreif waren, entschieden.

Hätte er zuwarten sollen bis im Frühjahr nach der Volksabstimmung über die Treibstoffzölle? Soviel Phantasie habe ich, dass ich mir ausmalen kann, was dann geschrieben und gesprochen worden wäre: «Missachtung des Volkswillens», «Irreführung der Initianten», «Die da oben machen ja doch, was sie wollen». Wenn man erst nach der Volksabstimmung vom 27. Februar mit diesen GVK-Vorschlägen an die Öffentlichkeit getreten wäre, hätte man – und sicher begreiflicherweise – dem Bundesrat Doppelbödigkeit vorgeworfen; er habe zuerst diese Treibstoffzoll-Neuregelung (Verfassungsartikel) durch den Souverän genehmigen lassen und komme hinterher, quasi klammheimlich, mit etwas anderem, nämlich mit diesen Verfassungsartikeln für eine koordinierte Verkehrspolitik.

Der Bundesrat hat es vorgezogen, die GVK im November zu behandeln, da sie zur Verabschiedung vorlag, und damit auch seine Überlegungen für die Gestaltung einer langfristig koordinierten Verkehrspolitik offenzulegen. Damit ist eine GVK-konforme Diskussionsgrundlage für die eidgenössischen Räte bereit, später auch für den Souverän; niemand wird in seinen politischen Rechten oder Möglichkeiten geschmälert. Das Parlament wird selbstverständlich die GVK-Vorlage – das ist unschwer abzusehen – sehr gründlich behandeln. Der Souverän – Volk und Stände – wird beim Verfassungsartikel und bei einer allfälligen Ausführungsgesetzgebung mit dem fakultativen Referendum die Möglichkeit haben, seinen Willen gültig zum Ausdruck zu bringen. Für den Bundesrat wegleitend waren die Grundlagen für die koordinierte Verkehrspolitik, die auch heute immer wieder angesprochen worden ist und die vorangetrieben werden soll, wenn wir nicht noch einmal viele Monate oder gar ein halbes Jahr zuwarten wollen, um dann allenfalls wiederum vor einem Hindernis zu stehen, das erneut eine Vertagung notwendig machen könnte.

Der Bundesrat ist aber auch der Meinung, dass Redlichkeit weit vor Taktik kommt, ja dass Redlichkeit sogar Bestandteil der politischen Taktik, des politischen Vorgehens sein muss. Wir haben alles Vertrauen in den Souverän, dass er zu unterscheiden weiss zwischen dem, worüber am 27. Februar abzustimmen sein wird – nämlich eine begrenzte Neuordnung über die Treibstoffzollregelung – und dem, was später einmal zu entscheiden sein wird, wenn das Parlament darüber befunden hat, nämlich die Verfassungsgrundlage für eine koordinierte, erst langfristig wirksame koordinierte Verkehrspolitik (leider, Nationalrat Meier, ich teile ihre Sorge). Man kann dem Bundesrat mit Fug und Recht nicht zum Vorwurf machen, dass er versucht, mit dieser Grundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik voranzukommen.

Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen zu einzelnen Voten. Nationalrat Carobbio hat gefragt, wann konkrete verkehrspolitische Massnahmen zu erwarten seien. Sie haben schon begonnen; heute und morgen sind sie zu erwarten, zum Beispiel im tarifarischen Bereich. Ich habe mich dazu bereits geäußert. Nationalrat Thévoz hat einen anderen Standpunkt vertreten; er verlangt eine «politique tarifaire souple». Wir finden auch, es müsse eine unternehmerisch

richtige, marktorientierte Tarifpolitik betrieben werden. Ich habe auch die GVK und das Massnahmenpaket, das in Bearbeitung befindliche Aktionsprogramm erwähnt.

Ferner hat sich Nationalrat Carobbio zur Frage der Arbeitszeitverkürzung und damit zu Artikel 1 Absatz 2 des Bundesbeschlusses geäußert. Die Überlegungen, die angestellt worden sind, dass das Betriebspersonal der SBB – das gilt *mutatis mutandis* natürlich auch für die PTT – im Hinblick auf die speziellen Erschwernisse in den Dienstleistungsganz besonders legitimiert sei, sind durchaus begründet. Aber Artikel 14 des SBB-Gesetzes sagt, dass für das Dienstverhältnis der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesbahnen die Bestimmungen über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten Anwendung finden. Wenn wir nach dem Antrag des Bundesrates den Personaletat für die SBB um die vorgesehenen 355 Stellen erhöhen, ändern wir nichts daran, dass der Bundesrat bei der Frage der Arbeitszeitverkürzung um eine Gleichbehandlung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht herum kommen wird. Es wäre deshalb aus Gründen der Gleichbehandlung für den Bundesrat nicht gangbar (er hat das immer wieder gesagt, auch Herr Ritschard hat das hier herausgestrichen), unterschiedliche wöchentliche Arbeitszeiten oder Ferienregelungen festzulegen, wobei aber die Besonderheiten der Dienstverhältnisse, insbesondere in bezug auf Überzeit, Nacht- und Wochenendarbeit, in anderer Weise selbstverständlich wie bisher durch Zuschläge usw. abgegolten werden.

Sie wissen – dies auch an die Adresse von Mme Christinat und Herrn Ammann –, dass der Bundesrat eine Verständigungslösung wollte und diese mit den Organisationen zu erreichen suchte. Heute stehen wir aber vor der Situation, dass der Nationalrat das letzte Woche in der Grundsatzdiskussion abgelehnt hat; eine unterschiedliche Regelung für verschiedene Gruppen von Beamten wäre zweifellos nicht gangbar.

Nationalrat Huggenberger: Diese Niveauübergänge sollen beschleunigt beseitigt werden, soweit es nach Massgabe der geltenden Verfahrensbestimmungen überhaupt möglich ist. Von der finanziellen Seite her wird es keine Hemmnisse geben. Die Erhöhung des Anteiles am Treibstoffzollertrag von 4 auf 6 Prozent, die bereits beschlossen worden ist, bringt eine stärkere Zuweisung für diese Aufgabe von 10 Millionen Franken jährlich.

Nationalrat Ammann, ich habe mich bereits geäußert zur Frage, ob der Leistungsauftrag eine Illusion gewesen sei, eine Seifenblase. Nach meiner Meinung ist dieser Leistungsauftrag unerlässlich für alle weiteren Schritte. Sie haben mir den Ausdruck «Wort zum Sonntag» in den Mund gelegt. Das habe ich eigentlich gerne gehört; ich frage mich nämlich tatsächlich, ob das nicht in diese Kategorie gehört, wenn man die Gesundung der SBB anstrebt; wenn man gegen die Resignation – zu Recht – im ganzen Mitarbeiterstab der SBB und bei den Behörden ankämpft; wenn man alle geeigneten unternehmerischen und verkehrspolitischen Massnahmen wünscht, damit wir mit diesen Problemen fertig werden – und dann trotzdem den unternehmerischen Bereich der SBB-Organen nicht gelten lassen ihnen also die Beurteilung der Markt- und Preisfrage nicht überlassen will. Das ist doch widersprüchlich und wäre noch einmal zu überlegen.

Nationalrat Eisenring: Ich bestätige vollauf, was Sie ganz am Schluss sagten, nämlich: So geht es nicht. Herr Eisenring – Sie haben zwar gesagt: Bundesrat Schlumpf –, so geht es in der Tat nicht. Entweder akzeptieren wir den unternehmerischen Eigenbereich der SBB-Organen – und der erstreckt sich dann auch auf die Frage von Revisionsprogrammen usw., wo ohne Einbussen in bezug auf Produktivität und Leistungsangebot Einsparungen erzielt werden können, oder wir akzeptieren diesen unternehmerischen Bereich nicht und gehen davon aus, dass die SBB einfach Leistungen gemäss politischen Vorgaben zu erbringen habe. Das auch an die Adresse von Madame Christinat in bezug auf Umstellungen, an die Adresse von Herrn Aregger in bezug auf die Gestaltung des Regionalverkehrs. Das sind unternehmerische Dispositionen, die wir den SBB

überlassen müssen, wenn wir ihren unternehmerischen Freiraum anerkennen wollen.

Herr Aregger: In einem Punkt ist Ihre Kritik begründet. Wir konnten aus den dargelegten Gründen die Unternehmensziele und die Kapazitätsplanung nicht mit dem Budget vorlegen, wie das nach dem Leistungsauftrag unsere Pflicht ist. Ich bitte Sie daher um Verständnis. Wir werden im nächsten Jahr auch diese Aufgabe erfüllen. Diese Kritik muss akzeptiert werden.

Ich danke Ihnen – Herr Biderbost –, Sie haben etwas Wesentliches gesagt: nämlich, dass kein Fatalismus einreisen darf und auch nicht eingerissen ist. Wir wollen dafür allen Mitarbeitern der SBB, insbesondere der Unternehmensleitung, dankbar sein. Es besteht aber kein Grund zur Resignation, insbesondere kein Grund zur Panik. Was wir machen müssen, ist: eine unvoreingenommene Gesamtschau vornehmen. Wir müssen den Mut haben, auch in Frage zu stellen, was bisher als Tabu gegolten hat. Wir müssen neu überdenken. Eine koordinierte Verkehrspolitik kann nur aufgrund einer solchen Standortbestimmung erfolgreich sein. Die SBB und der Bundesrat sind dazu entschlossen. Wir wissen, dass auch das Parlament mithelfen wird.

Ich bitte Sie einzutreten und dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Mehrheit

Streichen

Minderheit

(Weber-Arbon, Affolter, Ammann-St. Gallen, Christinat, Loetscher)

Nach Entwurf des Bundesrates

Antrag Bircher

Abs. 1

Ziff. 2

... einen Ertrag von 3281 Millionen Franken ...

... mit einem Betriebsüberschuss von 278,2 Millionen Franken abschliesst;

Ziff. 3

... bei einem Ertrag von 415,6 Millionen Franken ...

... einem mutmasslichen Fehlbetrag von 447,6 Millionen Franken abschliesst.

(Zahlen ohne Tariferhöhung 1983)

Antrag Affolter

Abs. 1 Ziff. 2

... und einen Aufwand von 3011,8 Millionen Franken ... (40 Waggonrevisionen)

Art. 1*Proposition de la commission**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2**Majorité*

Biffer

Minorité

(Weber-Arbon, Affolter, Ammann-Saint-Gall, Christinat, Loetscher)

Selon le projet du Conseil fédéral

*Propositions Bircher**Al. 1**Ch. 2*

..., en produit, à 3281 millions et, ...

... un excédent d'exploitation de 278,2 millions;

Ch. 3

..., s'établissant à 415,6 millions aux produits et ...

... par un déficit présumé de 447,6 millions.

(chiffres sans augmentation des tarifs en 1983)

*Proposition Affolter**Al. 1 ch. 2*

... et, en charges, à 3011,8 millions, ...

(révision de quarante wagons)

Abs. 1 – Al. 1

Bircher: Ich möchte Ihnen gerne den Antrag begründen, auf die Tarifierhöhung für das nächste Jahr zu verzichten. Mit diesem Antrag sollten drei Dinge erreicht werden: erstens einmal, dass wir uns grundsätzlich über die Tarifpolitik der SBB klar werden. Es ist erfreulicherweise festzustellen, dass bereits beim Eintreten in sehr grundsätzlicher Art und Weise darüber gesprochen wurde. Immerhin hat nämlich eine Tarifierhöhung bei unseren nationalen Eisenbahnen Auswirkungen auf das ganze übrige Verkehrswesen, indem praktisch alle regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrsbetriebe solche Tarifierhöhungen mitmachen.

Zweitens sollte eigentlich der Bundesrat daran erinnert werden, dass die SBB eine nationale Aufgabe zu erfüllen haben. Ich möchte das dann kurz begründen. Und drittens schliesslich möchte ich unser Parlament einfach daran erinnern, dass wir eine Budgetkompetenz besitzen, meines Erachtens über jeden einzelnen Budgetposten selbständig zu entscheiden. Ich finde, dass es nicht richtig ist, wenn die kommerzielle Konferenz oder das Bundesamt für Verkehr oder wer auch immer solch eine entscheidende Weichenstellung im Budget, wie es eine Tarifierhöhung ist, in eigener Kompetenz entscheiden.

Zur nationalen Aufgabe der SBB: Ich habe mit Erstaunen festgestellt, dass in den Unternehmenszielen und in den langfristigen Finanz- und Investitionszielen, wie sie uns der Bundesrat mit dem heutigen Budget mitgegeben hat, klar und deutlich erklärt wird, als Ziel Nummer 1 hätten die Bundesbahnen Bevölkerung und Wirtschaft zu dienen. Das steht also an oberster Stelle der Unternehmensziele.

Dann wird festgestellt, dass die Bundesbahnen allen Verkehrsteilnehmern zu annehmbaren Bedingungen zur Verfügung stehen sollten, ja sogar, dass sie kundengerecht und attraktiv Leistungen zu erbringen hätten und dass die SBB die Stellung der Eisenbahn auf dem Transportmarkt – wo immer möglich – auszubauen hätten.

Ich glaube, das sind doch Ziele, die von uns auch langfristig und im Falle von Tarifrfragen im Auge behalten werden müssen. Wie sieht aber nun die langfristige Entwicklung aus? Wenn wir den Reiseverkehr und die Konkurrenzsituation zur Strasse betrachten, beobachten wir die leider betrübliche Situation, dass sich in den letzten Jahrzehnten und Jahren

das Konkurrenzverhältnis zwischen Strasse und Eisenbahn drastisch verschlechtert hat. Wir hatten 1950 noch einen Anteil des öffentlichen Verkehrs von 65 Prozent und des privaten Verkehrs von 35 Prozent, also etwa ein Verhältnis von zwei Dritteln zu einem Drittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Wir haben im Jahre 1980 – 30 Jahre später – ein Absinken des Anteils des öffentlichen Verkehrs auf 20 Prozent, also auf einen Fünftel, währenddem der Anteil des privaten Verkehrs auf 80 Prozent, also auf vier Fünftel des gesamten Verkehrs, gestiegen ist. Wir wissen auch, dass immer noch rund etwa viermal mehr Mittel in den Strassenbau als in die Infrastruktur der Bahn investiert werden.

Das alles hat nun meines Erachtens sehr direkte Auswirkungen auf die Tarifpolitik der SBB und auf die Budgetpolitik, die wir machen. Bereits die letzten Tarifierhöhungen haben deutlich gezeigt, dass die Mehreinnahmen mit der Verteuerung in Prozenten nicht Schritt gehalten haben, dass wir also nicht gleichviel mehr im Budget und nachher in der Rechnung ausgewiesen hatten, wie die Tarifierhöhung prozentual ausgemacht hat. Und meines Erachtens – und das ist in der kommerziellen Konferenz, wie es Kollege Ammann bereits erwähnt hat, deutlich zum Ausdruck gekommen – haben wir in dieser entscheidenden Phase heute zu fragen, wieviel der Markt an höheren Tarifen überhaupt noch trägt. Nicht nur beim Güterverkehr, wo glücklicherweise noch Abkommen bestehen und nicht einfach autonom durch einen Entscheid ein Tarif erhöht werden kann, sondern vor allem beim Reiseverkehr ist zu fragen: Wie weit dürfen und können wir noch gehen bei weiteren Erhöhungen, ohne dass ein Frequenzrückgang resultiert?

Die Lage ist meines Erachtens heute besonders heikel. Die Wirtschaft hat eine rezessive Phase. Die Leute sind preisbewusster geworden. Wir haben gerade gestern erfahren, dass die Benzinpreise wieder gesunken sind. Wir hatten bereits in den letzten Monaten tendenziell sinkende Benzinpreise, und wenn wir jetzt in dieser Phase mit einer neuen, starken Tarifierhöhung kommen, dann ist meines Erachtens auch der Leistungsauftrag berührt. Es wurde von mehreren Rednern und von Bundesrat Schlumpf in der Eintretensdebatte hervorgehoben, dass wir gemäss Leistungsauftrag unternehmerisch zu handeln hätten und dass wir uns nach kaufmännischen Überlegungen einzurichten hätten. Und ich möchte in Frage stellen, ob eine solche Tarifierhöhung auch unternehmerisch und kaufmännisch zu verantworten ist – kaufmännisch gesehen, ob eben nicht letzten Endes sogar per Saldo ein Rückgang auch im Ertrag einzukalkulieren wäre. Kaufmännisch sieht die Rechnung ja schliesslich auch der Bahnbenutzer oder der Verkehrsbenutzer. Er bezahlt heute beispielsweise für ein Zweitklassbillet Bern–Zürich retour (um eine allgemein bekannte Strecke zu nennen) 42 Franken; für ein Erstklassbillet bezahlt er 63 Franken. Die Beträge, vor allem die für längere Strecken, sind aus der Sicht möglicher Bahnbenutzer zu hoch: der Verkehrsbenutzer vergleicht. Er vergleicht beispielsweise mit Angeboten aus den Carunternehmen.

Ich habe mir eine Zahl herausgeschrieben von einem Carunternehmen, das Plätze an die Olma angeboten hatte: Aargau–Olma retour kostete zum Beispiel 25 Franken, praktisch mit Abholen vor der Haustüre. Ein Zweitklassbillet der SBB kostet dagegen 36 Franken, also 11 Franken mehr.

Der Personenwagenfahrer stellt solche Überlegungen an. Er kalkuliert natürlich nicht wie die SBB-Instanzen, und wie vielleicht wir es richtigerweise tun, mit den gesamten anfallenden Kosten, die etwa 40 bis 50 Rappen pro Kilometer ausmachen würden, sondern er rechnet mit seinen Benzinkosten. Er denkt, das Auto habe er ja ohnehin, und er denkt auch daran, dass er ab und zu einen zweiten oder dritten Mitfahrer im Auto plazieren kann, die sich dann natürlich die Personenwagenkosten teilen.

Das sind die Überlegungen, die wir uns machen müssen, wenn wir diese Tarifposition, wie sie mit dem Antrag ausgeteilt ist, in Berücksichtigung ziehen. 55 Millionen, die fairerweise eingesetzt sind, sollen diese Tarifierhöhung auf den 28. April des nächsten Jahres ausmachen. Von mir aus

gesehen ist es ungeschickt – das ist im Eintreten schon erwähnt worden –, dass sich eine Tarifierhöhung praktisch im Laufe eines Jahres verdoppelt hat. Wir hatten die letzte Tarifierhöhung im März 1982; und bevor wir die konkreten rechnerischen Auswirkungen vor uns haben, bevor sie verkehrsmässig und auch ertragsmässig ausgerechnet ist, haben wir bereits die nächste Tarifierhöhung auf den Tisch erhalten.

Wir haben auch rein rechnerisch gesehen mit diesen beiden Tarifierhöhungen Aufschläge von über 16 Prozent. Die letzte Erhöhung machte rund 9 Prozent aus – es sind ja immer Durchschnittserhöhungen, je nach Billettkategorie oder Abonnementskategorie –, und die jetzt angebehrte Erhöhung liegt sogar über 10 Prozent (in einzelnen Kategorien 16, 17 Prozent, bei den Zweitklassbilletten etwas weniger). Damit hätten wir innert einem Jahr rund 19 Prozent Tarifierhöhung bei einer Jahresteuern von rund 6 Prozent! Es ist auch vom inflationären Gesichtspunkt her – unter dem Gesichtspunkt der Teuerungsentwicklung in der Schweiz, den Auswirkungen auf den Konsumentenpreisindex – absolut unverantwortbar, in dieser Höhe und in dieser zeitlichen Folge erneut an uns zu gelangen.

In der Rechnung haben Sie auf dem ausgeteilten Antrag die Auswirkungen dargelegt erhalten. Wenn wir in der Betriebsrechnung die 55 Millionen der Tarifierhöhung auf April 1983 wieder herausnehmen, dann vermindert sich der Betriebsüberschuss von 333 Millionen um eben diese 55 Millionen. Den neuen Betrag haben Sie – in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr wurde diese Zahl ausgerechnet – auf Ihrem ausgeteilten schriftlichen Antrag.

Entsprechend ist dann in der Gewinn- und Verlustrechnung ein etwas höherer Fehlbetrag einzusetzen; der Fehlbetrag von 392 Millionen erhöht sich entsprechend um diese 55 Millionen, wobei man an sich noch abwarten müsste, wie sich unser Entscheid zur Arbeitszeitverkürzung auswirkt, ob dort dann wieder eine budgetmässige Entlastung stattfinden würde.

Die Grundsatzfrage, die sich stellt, wenn wir über diese Tarifierhöhung entscheiden wollen, heisst: Ist die Konkurrenzsituation zwischen Strasse und Bahn weiter zu verschlechtern, oder wollen wir einen Schritt tun, um einigermaßen gleich lange Spiesse im Konkurrenzverhältnis zwischen Bahn und Strasse zu erreichen? Wenn Sie das Letztere wollen, dann bitte ich Sie, der Tarifierhöhung 1983 nicht zuzustimmen und unseren Antrag zu unterstützen.

Mme Jaggi: A chaque augmentation de tarif se pose à nouveau la question qui, à ma connaissance, n'est toujours pas résolue, de l'élasticité, de la réaction aux variations de prix. On ignore toujours, je crois, les effets d'une augmentation de tarif. On ne sait pas où se situent les seuils d'acceptabilité, ou les limites à partir desquelles au contraire il y a une fuite devant une offre, il y a refus de cette offre. Quelles sont les réactions différenciées selon les catégories de clients? Les CFF ont découpé leur clientèle en sept segments, et il serait intéressant de savoir comment réagissent ces différentes catégories. Les travailleurs pendulaires, les écoliers, cela est notoire, n'ont pas de choix possible, ce n'est pas une raison pour les surtaxer à chaque fois. On se garde bien, en revanche – et c'est la preuve de l'existence d'élasticités différentes – de taxer les voyageurs professionnels; au contraire, on prévoit – et c'est juste du point de vue du marketing – des offres assez alléchantes pour les voyages d'affaires dès le printemps prochain, cela aux dépens des billets ordinaires et des abonnements pour écoliers et personnes âgées.

Je reconnais que le problème de l'élasticité est un problème difficile et il y a autant de réactions possibles que de cas, d'autant que de nombreux facteurs entrent en considération dont le moindre n'est pas celui des coûts sociaux qui renchérissent le trafic privé globalement envisagé; cependant, ces facteurs ne sont pas ressentis consciemment par les individus concernés.

Il est difficile d'isoler le prix comme élément déterminant. Mais si nous essayons d'examiner, au travers des comptes

des dernières années, les effets des précédentes augmentations – qui n'interviennent jamais au 1^{er} janvier mais toujours en cours d'année, si bien que l'analyse est ainsi rendue très difficile – on constate que la plus faible augmentation du trafic-voyageurs en nombre de personnes transportées, a été enregistrée en 1981, première année pleine des effets de la forte augmentation de toutes sortes de tarifs au 1^{er} octobre 1980. Il se trouve que l'on envisage des augmentations pour avril prochain et que, dans le même temps, pour 1983, trois trimestres sur quatre seront sous l'effet du nouveau tarif; on prévoit une augmentation du trafic-voyageurs supérieure à toutes celles qui ont été enregistrées depuis 1979. Cette prévision pêche pour le moins par un optimisme auquel je ne peux m'associer.

A moins de disposer d'évaluations sur l'élasticité-prix et de la garantie que les CFF sont sûrs et certains que les différentes catégories d'usagers seront en mesure de supporter les hausses prévues sans descendre du train pour remonter dans leur voiture ou sur leur deux-roues, jusqu'à plus ample information, je soutiendrai donc la proposition de M. Bircher tendant à biffer les 55 millions de produits supplémentaires dus aux hausses de tarifs envisagées pour avril prochain, et je vous demande d'en faire autant.

Räz, Berichterstatter: Dieser Antrag wurde in der Kommission nicht gestellt, aber wir haben schon mehrmals über diese Angelegenheit diskutiert. Ich möchte Sie bitten, den Antrag Bircher abzulehnen.

Es ist nicht logisch, dass wir in die Freiheitsbereiche der SBB hier in diesem Sinne eingreifen wollen. Auf der anderen Seite haben wir heute das Budget beraten. Wir haben eine Abgeltung, Vorwegleistung für gemeinwirtschaftliche Leistungen, von heute über 600 Millionen im Budget. Das Totalergebnis des Aufwandes übersteigt 1 Milliarde. Aufgrund dieser Ausgangslage bin ich der Meinung, es sei eine nationale Aufgabe – aber nicht im Sinn, wie Herr Bircher das darlegt –, dafür zu sorgen, dass die Frage der notwendigen Tarife der Frage der Teuerung doch einigermaßen gleichgestellt wird. Herr Bundesrat Schlumpf hat Ihnen vorgängig gesagt: mit der Anhebung des Tarifes haben wir die Teuerung noch nicht ausgeglichen. Wir sind in diesem Sinne auch da sehr behutsam vorgegangen. Wir müssen uns doch bewusst sein, dass die Bahnen uns auch privat etwas kosten dürfen. Wir wollen schnellere Bahnen, mehr Sicherheit, mehr Luxus. Das wird alles verlangt, ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, wenn uns das Auto nicht dienlich ist.

Aus dieser Ausgangslage heraus haben wir für die Betriebswirtschaftlichkeit unserer Bahnen sicher etwas beizutragen; nicht nur einseitige Teuerungsanpassungen zu machen, sondern auch parallel dazu die Tarife einigermaßen nachzuziehen. Ich möchte Sie in diesem Sinne bitten, den Antrag Bircher abzulehnen und die Fassung, wie sie im Bundesbeschluss in Artikel 1 Absatz 1 Ziffern 2 und 3 steht, zu beraten.

M. Couchepin, rapporteur: M. Bircher a souhaité un débat général sur la politique tarifaire des CFF. Ses vœux sont exaucés. Au cours du débat d'entrée en matière déjà, M. Thévoz par exemple a rejoint M. Bircher pour penser que la hausse des tarifs 1983 n'est pas souhaitable. La commission commerciale des CFF est aussi de cet avis. Finalement, la proposition de M. Bircher soulève deux questions, une question de fait et une question de droit. La question de fait, comme l'a remarqué Mme Jaggi, peut se formuler de la manière suivante: une hausse des tarifs des CFF apporte-t-elle une amélioration des recettes ou au contraire fait-elle fuir la clientèle? La question de droit se formule quant à elle de la manière suivante: le Parlement a-t-il compétence pour décider de la politique tarifaire dans le détail?

La commission n'a pas discuté formellement la proposition de M. Bircher; en revanche, à plusieurs reprises déjà dans le passé, ces problèmes ont fait l'objet de débats et l'on

peut s'y référer pour apporter un certain nombre d'arguments dans la réponse à ces questions.

Question de fait tout d'abord: depuis dix ans, les tarifs des CFF n'ont pas suivi l'ascension du coût de la vie. Théoriquement donc, la vertu attractive des CFF aurait dû augmenter et il aurait dû y avoir un déplacement de la route vers le rail. La réalité ne correspond pas à cette théorie. Autre élément: en mars 1982, les tarifs ont augmenté. Malgré cela, durant les huit premiers mois de l'année 1982, 144 millions de voyageurs ont été transportés, soit 1,8 pour cent de plus que l'année précédente. On doit donc constater qu'une hausse modérée des tarifs n'a pas fait fuir la clientèle, que le nombre des voyageurs a continué à croître malgré cette réadaptation des tarifs. Voilà pour les faits. On a cité aussi, lors des débats au sein de la commission, le cas de la Suède qui avait baissé massivement ses tarifs pour essayer de rendre plus attractifs ses chemins de fer. Dans un premier temps, le résultat souhaité a été obtenu, on a constaté dans ce pays une hausse de la fréquentation des chemins de fer, puis rapidement cette hausse a cessé et il y a eu un reflux; cela signifie bien que la politique tarifaire des chemins de fer n'est pas seule en cause, il y a d'autres problèmes qui sont tout aussi importants lorsqu'il s'agit de choisir entre le rail et la route. Les consommateurs se fixent en fonction d'autres critères que le seul tarif.

En ce qui concerne la question de droit: le Parlement a-t-il compétence pour fixer les tarifs? La réponse est: non. Il y a une hiérarchie des responsabilités et il ne revient pas au Parlement de remplacer les organes exécutifs des CFF, direction et conseil d'administration, pour mener à la place de ces organes responsables la politique tarifaire.

Pour ces raisons, malgré la sympathie que j'ai personnellement pour une grande restriction, de la part des CFF, dans la hausse des tarifs, je vous propose de repousser la proposition de M. Bircher.

Bundesrat Schlumpf: Zu den Ausführungen von Frau Nationalrat Jaggi: Wir haben schon «Elastizitätsrechnungen». Das sind Verlaufsrechnungen für verschiedene Faktoren; die Elastizität besteht in der sich ändernden Differenz. Wenn wir vom Jahre 1960 hinweg über 20 Jahre die verschiedenen Indices beobachten, bereinigt um die Teuerung, dann ergibt sich folgendes Bild: Die Löhne sind real in diesen 20 Jahren von damals 100 auf ungefähr 170 gestiegen (je nachdem, ob Angestellten- oder Arbeiterlöhne); die Konsumentenpreise sind real von damals 100 auf 112 gestiegen; die SBB-Tarife sind aber in diesen 20 Jahren real gesunken von 100 auf 87. Von einem übereinstimmenden Index in bezug auf die Konsumentenpreise einerseits und die SBB-Tarife andererseits im Jahre 1960 ist also bis 1980 eine Differenz, eine gewachsene «Elastizität», von 25 Prozent entstanden. Das sind Indikatoren; sie zeigen immerhin, dass wir in diesen Jahren bei den SBB-Tarifen nicht einmal die Teuerung ausgeglichen haben. Man hat seit 1979 versucht, die Differenz zur Teuerung (da ist auch der seinerzeitige Preisüberwacher daran schuld, der 1975 gegen Tarifierhöhungen intervenierte) zu verkleinern.

Zum Antrag Bircher: Selbstverständlich ist es so, dass die Budgethoheit bei der Bundesversammlung liegt, die Tarifkompetenz aber ganz eindeutig nicht. Die geltende Regelung – SBB-Gesetz und Verordnung dazu – sagt, die Tariffestlegung liege bei der Unternehmung und die Genehmigung beim Departement, also nicht einmal beim Bundesrat; das Departement hat das mit einer Verfügung ans Bundesamt für Verkehr delegiert. Die Kompetenzordnung ist also folgendermassen: Tariffestlegung bei den SBB, Genehmigung beim Departement. Diese Kompetenzordnung gilt auch für die besonderen Tarife, für die speziellen Kategorien wie Berufsgruppen, Altersgruppen usw. Wenn wir die unternehmerische Freiheit abstecken wollen, dann gehört die Preisbildung und die Festlegung der generellen und der speziellen Tarife im Güter- und Personenverkehr zum elementaren unternehmerischen Bereich.

Wenn Sie sich im Budget mit 55 Millionen Franken weniger Ertrag und damit mehr Defizit zufrieden geben wollen, dann

wäre das ein politisches Signal für die SBB-Organen; das wäre an sich natürlich keineswegs ein Verbot, diesen Mehrertrag von 50 Millionen auch zu erzielen. Immerhin räume ich ein, dass weder Bundesrat noch unternehmerische Organe sich einfach über ein derartiges Signal des Parlamentes hinwegsetzen würden.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Bircher abzulehnen.

Präsident: Wir kommen zur Abstimmung. Herr Bircher beantragt Ihnen, auf eine Tarifierhöhung zu verzichten; Bundesrat und Kommission lehnen den Antrag ab.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Bircher

69 Stimmen
54 Stimmen

Präsident: Zu Ziffer 2 liegt ein weiterer Antrag vor. Herr Affolter wird ihn begründen.

Affolter: Mit meinem Antrag verlange ich 9 Millionen Franken mehr für den Waggonunterhalt. Gute und ausreichende Unterhalts- und Revisionsarbeiten sind unabdingbar für die Substanzerhaltung der SBB. Absolut nötig sind diese Arbeiten aber auch aus Sicherheitsgründen und zur zeitgemässen Komfortsteigerung. Die SBB unterhalten für die Instandstellung und die Revision ihres Rollmaterials eigene Werkstätten. Diese Werkstätten sind so angelegt, dass sie den normalen Revisionsanfall selbständig bewältigen können.

Im Zusammenhang mit den sogenannten RIC-Wagen ist aber (aufgrund der Altersstruktur der Personenwagen der SBB) ein Spitzenbedarf an Revisionen entstanden. Bei den SBB wollte und konnte man die eigenen Werkstätten nicht für diesen Spitzenbedarf ausbauen. Demzufolge hat man mit der Privatwirtschaft eine Lösung gesucht und auch gefunden, insbesondere deshalb, weil bei der Waggonbauindustrie der Schweiz die Aufträge knapp geworden sind. So sind Verhandlungen und Gespräche zwischen SBB und Waggonbauindustrie aufgenommen worden. Im Jahre 1981 hat nun die Schweizerische Wagonfabrik Schlieren aufgrund des Strukturrentscheides ihr Konzept umgestellt. Es werden dort nicht mehr ganze Wagen gebaut, sondern nur noch sogenannte Komponenten. Für meinen Antrag ist jetzt entscheidend, dass man dort Investitionen getätigt hat, um Waggon zu revidieren. Das ist neu für die Privatindustrie. Man hat aufgrund der Vereinbarungen mit den SBB die Kapazitäten so ausgenutzt, dass man jährlich 40 RIC-Wagen revidieren kann. Das Revisionsgeschäft ist nun auch richtig angelaufen. Von der Wagonfabrik in Schlieren sind bis jetzt einige Wagen zur vollen Zufriedenheit abgeliefert worden. Nun müssen wir feststellen, dass die SBB weitere Waggonrevisionen kurzfristig zurückgestellt haben, aufgrund der Sparmassnahmen, die auch durch den Leistungsauftrag gegeben sind. Der Leistungsauftrag ist ein Beschluss unseres Parlamentes. Die Abmachung zwischen SBB und der Waggonbauindustrie ist vor unserem Entscheid gefällt worden. Um den Begriff von Treu und Glauben bei solchen Abmachungen aufrechterhalten zu können, sollten wir auch hier beschliessen und ermöglichen, dass man diese Abmachung einhalten kann. Abgesehen davon ist festzustellen, dass in der Wagonfabrik Schlieren seit 1980 300 Arbeitsplätze abgebaut wurden. Es ist also nicht nur die Umstellung, die Geldinvestitionen nötig gemacht hat, sondern es ist auch eine grosse Umstellung des Personals notwendig gewesen. Das Personal in Schlieren hat sich mit grossem Einsatz der neuen, schwierigen Situation angepasst. Ich habe heute schon einmal von Verunsicherung gesprochen, die das SBB-Personal betraf; ich glaube, das gleiche gilt für das Personal der Waggonfirma in Schlieren.

Ich bitte Sie aufgrund dieser Erwägungen, meinem Antrag zuzustimmen, der statt den benötigten 10 Millionen Franken 9 Millionen verlangt. Dies aus der Überlegung, dass wir eine lineare Kürzung aller Gelder um 10 Prozent beschliessen

haben. Damit ist es sicher möglich, in diesem Sinne den Auftrag, wie wir ihn uns vorstellen, in der Wagonbaufabrik Schlieren durchzuführen. Deshalb bitte ich Sie um Zustimmung und Aufstockung des Kredites um 9 Millionen Franken.

Frau Meier Josi: Ich unterstütze den Antrag von Herrn Affolter unter Hinweis auf seine Begründung und auch unter Hinweis auf die Ausführungen von Herrn Eisenring beim Eintreten. Das Konzept, bei dem jährlich 40 Waggon, die das dringend brauchen, revidiert werden, kann dem Leistungsauftrag nicht widersprechen. Dieser Auftrag wurde nicht erteilt, damit wider Treu und Glauben einer notleidenden Sparte der landeseigenen Maschinenindustrie der Todesstoss gegeben werde. Wider Treu und Glauben sage ich, weil Schlieren durch Zusicherungen der SBB veranlasst wurde, zu restrukturieren und hohe Investitionen zu tätigen. Das kann man nicht von einem Tag auf den anderen vergessen. Ein Fallenlassen dieses vernünftigen Konzeptes birgt doch mittelfristig auch die Gefahr in sich, dass entsprechende neue Waggon aus dem Ausland importiert werden müssen, wo heutzutage Exporte noch subventioniert werden. Eine derartige Politik scheint mir im Zeitpunkt, wo andererseits Impulsprogramme diskutiert werden, einfach verfehlt. Jene Überlegungen, die uns dazu führten, bei der Firma Saurer 1200 Lastwagen zu bestellen, müssten uns auch dazu bringen, auf dem Budgetweg – dem einzigen, der uns heute noch offensteht – zum Ausdruck zu bringen, dass die 40 Waggon jährlich weiter in der Schweiz von in der Schweiz ansässigen Arbeitskräften revidiert werden sollen. Die Sparpolitik der SBB sollte nicht beim Notwendigen einsetzen, sondern beim Überflüssigen.

Allenspach: In der gestrigen Fragestunde habe ich das Problem der Revision der SBB-Waggon ebenfalls aufgegriffen. Wahrscheinlich hätte eine andere Antwort des Bundesrates uns heute die Diskussion erspart. Es geht um die Frage, ob die SBB die Revision ihres Wagenparkes in einem mittelfristig vorgeplanten Rhythmus kontinuierlich vornehmen kann, oder ob sie von der jeweiligen Ertragslage abhängig sein soll. Es ist meines Erachtens keine gute Unternehmungspolitik, wenn wegen der Finanzlage die Revisionsarbeiten aufgeschoben werden. Herr Bundesrat Schlumpf hat gestern deutlich darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen Revisionen um die Inneneinrichtungen handelt. Deshalb ist die Frage zu stellen: Sind die SBB konkurrenzfähig gegenüber der Strasse, wenn sie die Inneneinrichtungen in ihren Waggon vernachlässigen und nicht mehr erneuern? Ich glaube, dass die Inneneinrichtungen für die Konkurrenzfähigkeit der SBB gegenüber der Strasse eine wesentliche Rolle spielen. Sie sollten nicht vernachlässigt werden.

Dazu kommt eine weitere längerfristige Perspektive. Wenn die SBB während ihrer Defizitperiode ein oder mehrere Jahre lang auf die kontinuierliche Revision ihres Wagenparkes verzichten, dann werden die dafür speziell eingerichteten privatwirtschaftlichen Betriebe die Revisionskapazitäten aufgeben müssen. Sie können nicht einfach warten, bis die SBB ihnen irgendwann wieder einmal Revisionsaufträge erteilen. Hier muss man sich fragen, ob es wirklich sinnvoll sei, heute die Revisionskapazitäten im privatwirtschaftlichen Bereich zur Aufgabe zu zwingen und dann in wenigen Jahren diese Kapazitäten anderswo wieder aufzubauen, beispielsweise im staatlichen Bereich. Wir sollten den SBB den finanziellen Spielraum eröffnen, damit die mittelfristig notwendigen Revisionskapazitäten aufrechterhalten bleiben. Darum geht es heute. Wenn die Revisionsarbeiten aufgeschoben werden, dann können die SBB vielleicht heute 9 bis 10 Millionen Franken Ausgaben aufschieben. Ich betone aufschieben, nicht ersparen; denn es geht lediglich um einen Aufschub. Die Revisionsarbeiten müssten ja irgendwann einmal gemacht werden. Man kann mit Sicherheit sagen, dass die Revisionsarbeiten dann teuer zu stehen kommen, als wenn sie in einem kontinuierlichen Rhythmus erfolgen. Ich möchte den SBB nicht in die Unternehmungspolitik

hineinreden. Die Generaldirektion soll aber – wenn die aufgezeigten Folgen eintreten, eben die vernachlässigten Inneneinrichtungen der Waggon und der später teuren Revisionen –, sich nicht als Ausrede darauf berufen können, das Parlament habe sie zu einer solchen unwirtschaftlichen Unternehmungspolitik gezwungen. Aus diesen Erwägungen heraus verdient der Antrag Affolter Unterstützung. Ich bitte Sie, ihm zuzustimmen.

Reimann: Ich unterstütze die Ausführungen von Kollege Affolter. Ich bin auch einmal, ausnahmsweise, mit dem einverstanden, was Kollege Allenspach und Kollege Eisenring gesagt haben. Vor allem auch nachdem Herr Eisenring sein Bedauern darüber ausgedrückt hat, dass man der Belegschaft der Wagonfabrik eine Demonstration auf dem Bundesplatz verbot. Dieses Verbot ist mehr als nur zu bedauern: Wenn man weiss, was vor diesem Bundeshaus – mit oder ohne Bewilligung – schon alles passiert ist, muss das Verbot von diesen Arbeitnehmern als einseitige Einschränkung ihrer bürgerlichen Rechte empfunden werden. Nicht mit Farbbeuteln und Spraydosen wollten sie nach Bern kommen, sondern mit ihren Sorgen um ihre Arbeitsplätze, die sie mit ihrer Präsenz unterstreichen wollten; und sie waren bereit, dafür einen Taglohn zu opfern. Ich hoffe, der Rat habe wenigstens Kenntnis genommen vom Flugblatt der Betriebskommission, das gestern verteilt worden ist. Zum Antrag Affolter: Ich habe am 10. März 1981 in einer einfachen Anfrage an den Bundesrat bereits die Frage aufgeworfen, ob man mit den rigorosen Einschränkungen in der Erneuerung des Wagenparks bei den SBB nicht den falschen Weg gehe. Vor allem mit kurzfristigen Änderungen des Beschaffungs- und Revisionsprogramms, die es den Lieferfirmen verunmöglichen, ihr Fabrikationsprogramm langfristig zu planen. Die Leidtragenden sind die Arbeitnehmer dieser Betriebe, die verunsichert werden und nie wissen, wann sie ihren Arbeitsplatz verlieren. Ich habe auch auf die Folgen des Nachholbedarfes hingewiesen, der für die SBB entsteht, wenn die notwendigen Erneuerungs- und Revisionsmassnahmen vernachlässigt werden. Es ist ein bescheidener Antrag, der von Kollege Affolter gestellt wird. Wenn ich an die Akrobatik denke, die das Parlament mit dem Saurer-Auftrag vollführte – ich gebe zu, ich war damals mit von der Partie –, ist dieser Antrag ein Sonntagsspaziergang. Für die SBB ist es eine normale Revision, ohne dass die Rechnung damit wesentlich verändert wird. Beim Auftragnehmer hingegen geht es um Arbeitsplätze. Ich glaube, das Parlament kann diesem Antrag ohne Akrobatik zustimmen.

Oehler: Wenn wir den Antrag Affolter betrachten und uns die schweizerische Waggonindustrie, die Entwicklungen in den vergangenen Jahren, vorstellen, und in die Überlegungen auch die Redimensionierung dieser schweizerischen Waggonindustrie miteinbeziehen, dann stellen wir fest, dass in den vergangenen Jahren auf diesem Gebiet kooperativ Verschiedenes im Interesse unserer gesamten Wirtschaft gemacht wurde. Die schweizerische Waggonindustrie besteht bekanntlich nicht nur aus diesem mehrfach zitierten Unternehmen im Raume Zürich. Wir sind der Meinung, – wenn wir in diesem Fall nun die Redimension in Zürich vornehmen würden –, dass das nächstmal Pratteln, dann Vevey und allenfalls in einem Schlussgang noch die Ostschweiz (Altenrhein) an der Reihe wären. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, den Antrag Affolter zu unterstützen. Zum zweiten ist in der Eintretensdebatte die Frage nicht beantwortet worden, wie sich der Vorsteher des Departementes zur seinerzeitigen Aussage der Generaldirektion der SBB stellt, man wolle im Rahmen eines Konkurrenzdenkens künftighin auch darangehen, ausländische Waggon für die SBB zu beschaffen. Herr Bundesrat Schlumpf hat sich zwar bereits in der Presse dazu geäußert. Ich meine aber, dass wir diese seine Aussage vielleicht noch etwas konkretisierter in einem amtlichen Dokument haben sollten und auch haben möchten. Und zwar aus dem folgenden Grund: Es stimmt, dass in der Waggonbeschaffung für die

Schweizerischen Bundesbahnen, aber auch für die Privatbahnen sowie dann möglicherweise für die S-Bahn in Zürich, allenfalls ausländische Konkurrenten etwas billiger sein können. Wir müssen aber berücksichtigen, was das für unsere schweizerische Volkswirtschaft bedeutet. Was aber wichtiger ist: der grösste Teil der möglichen ausländischen Unternehmen sind Staatsbetriebe, die nicht mit jenen wirtschaftspolitischen Umweltbedingungen arbeiten müssen wie ein Unternehmen der Privatwirtschaft.

Aus diesem Grund bin ich Herrn Bundesrat Schlumpf sehr dankbar, wenn er sich zu dieser Diskussion um die Wagonbeschaffung aus dem Ausland äussert.

Blocher: Auch ich unterstütze den Antrag Affolter, nicht etwa – Herr Reimann – als Honorierung für nicht stattgefunden Demonstrationen, sondern weil wir als Parlament seltensamerweise Stellung nehmen müssen zu einer solchen, an sich untergeordneten Frage der SBB. Aber das Grundproblem der SBB besteht darin, dass sie in einer sehr vielfältigen und nicht zu verantwortenden Form geführt werden: Eine Generaldirektion, ein Verwaltungsrat, ein Bundesrat und ein Parlament führen alle miteinander diese SBB. Solange es so ist, werden auch die SBB gerade in Krisenzeiten nicht zum Erfolg geführt werden können. Also haben wir uns anscheinend auch über die Revision von 40 Wagen zu unterhalten.

Da wir aber zu dieser Frage aufgerufen sind, müssen wir sie auch beantworten. Man kann keine Unterhaltswerkstätte auf Zusicherungen hin betreiben, um dann in einzelnen Jahren den Unterhalt nicht durchzuführen; das müsste zu einem Abbau der Kapazitäten führen. Das kann man nur tun, wenn man sich entscheidet, für viele Jahre von diesem Unterhalt abzusehen. Entweder fällt der Unterhalt periodisch alle Jahre an oder kumuliert. Wenn der Unterhalt kumuliert anfällt, kann er mangels Kapazitäten nicht ausgeführt werden. Sinnvoller ist jedoch der kontinuierliche Unterhalt.

Darum stimme ich dem Antrag Affolter zu.

Präsident: Die Berichterstatter der Kommission verzichten auf das Wort.

Bundesrat Schlumpf: Ich ergreife das Wort insbesondere deshalb, um Ihnen darzulegen, dass der Bundesrat bei dem bleibt, was in den letzten Jahren immer wieder verlangt, verkündet und sogar gesetzlich verbrieft worden ist: nämlich bei dem Leistungsauftrag. Ich hätte nicht gegen die Begehren in bezug auf Tarifprobleme angekämpft, wenn es nicht eine grundsätzliche Frage wäre. Aber auch bei der Frage, wann, in welchem Abstand und mit welchem Aufwand Wagens der SBB revidiert werden sollen, geht es um eine grundsätzliche Frage. Nationalrat Reimann: Wir können das nicht mit der Saurer-Frage vergleichen, weil dort Bundesrat und Bundesversammlung tatsächlich kompetent sind. Das sind direkte Bundesaufträge. Hier aber geht es um einen Bereich der SBB-Kompetenzen, der gesetzlich und in Verordnung festgelegt worden ist. Wenn man diese Kompetenzaufteilung – sei es in bezug auf Tarife oder andere Fragen – nicht als richtig erachtet, dann müssen die Rechtsgrundlagen revidiert werden.

Herrn Affolter und Blocher: Es liegen keine Zusicherungen für bestimmte Auftragserteilungen oder Quoten für die Jahre 1982–1984 vor. Was die SBB damals mit den Unternehmungen mündlich und schriftlich diskutiert haben (und was von Herrn Eisenring zitiert wurde), waren Planungen und Vorstellungen der SBB. Zwischen einer unternehmerischen Planung, die ich als Unternehmer mache, und einer Zusicherung für bestimmte Aufträge besteht doch ein Unterschied, den ich wohl nicht darzulegen brauche. Es hat ja viele Juristen und andere recht denkende Leute im Rat. Aber eines (obwohl mir natürlich der Ausgang bei dieser vielfältigen Unterstützung dieses Anliegens klar ist) will ich Ihnen zu bedenken geben: Das wird im Protokoll stehen, und ich werde darauf zurückgreifen. Wohin kommen wir mit einer solchen Praxis, wenn das Parlament beginnt, auf die-

sem Wege Auftragserteilungen festzulegen? (Seien das nun 9 Millionen oder grössere Beträge.) Dann wollen wir nicht mehr über unternehmerische Bereiche diskutieren, wenn es um Altersabonnemente, Schülerabonnemente usw. geht, wenn Sie dann die unternehmerische Autonomie anrufen wollen. Entweder gilt die unternehmerische Freiheit der SBB für bestimmte Bereiche, oder sie gilt nicht, Herr Nationalrat Blocher.

Nationalrat Allenspach: Es geht natürlich nicht darum – das wollte ich gestern kurz darlegen zu Ihrer Frage –, die Inneneinrichtung zu vernachlässigen oder nicht mehr à jour zu halten. Sicher gehört auch das zur Attraktivität. Aber es geht darum, dass die zuständigen Instanzen der SBB bei der Überprüfung aller Möglichkeiten von Sparmassnahmen (das ist der Auftrag, den wir ihnen erteilt haben) zur Auffassung gelangten, der bisherige Revisionsrhythmus sei nicht notwendig, um das qualitative Angebot in bezug auf die Inneneinrichtungen aufrechtzuerhalten. Es geht nicht darum, das fallenzulassen, sondern zu erstrecken. Dabei steht das Leistungsangebot an sich und die Sicherheit selbstverständlich nicht in Frage.

Nun wirft man den SBB immer wieder vor, sie seien starr, Unternehmensleitung und Kader seien unbeweglich und würden an dem festhalten, was einmal festgelegt worden sei; man sei nicht bereit, wieder einmal «Übung erstellen» zu lassen und zu überprüfen, ob nicht Einsparungen erzielt werden könnten. Frau Nationalrätin Meier sagte, es gebe andere Sparmassnahmen. Wir können ja beginnen, einen Katalog zu diskutieren, wo gespart werden kann, den eine Kommission von Ihnen ausarbeiten würde. Das wäre aber keine umwerfende Möglichkeit.

Die beschäftigungspolitischen Auswirkungen – das darf ich allen Votanten sagen – nimmt der Bundesrat natürlich nicht leicht. Aber wir diskutieren hier über das Budget 1983 und nicht über ein Investitions- und Arbeitsbeschaffungsprogramm. Im Rahmen eines solchen würden zweifellos auch die Bundesbetriebe und andere Stellen sich mit möglichen und nützlichen Beschaffungen auseinandersetzen, zum Beispiel mit dem Vorziehen bestimmter Arbeiten. Ich nehme aber an, dass verschiedene der heutigen Votanten dann und dann die Nützlichkeit oder Notwendigkeit solcher Anschaffungen und Investitionen bestreiten werden, wenn es nicht gerade um einen sie besonders berührenden Auftrag geht. Zu den Ausführungen von Nationalrat Oehler in bezug auf Auslandsbeschaffungen. Es besteht kein Widerspruch zwischen der Generaldirektion der SBB und mir. Die Äusserungen, die ein Generaldirektor im Zusammenhang mit einer Standortbestimmung der SBB machte, sind etwas einseitig verstanden worden. Generaldirektion, Bundesrat und ich persönlich sind der Meinung, dass die Regeln eines echten Wettbewerbes selbstverständlich hier gelten, dass aber auch die beschäftigungspolitischen Auswirkungen und die gesamtwirtschaftliche Beurteilung von Arbeitsvergebungen miteinzubeziehen sind, und dass Konkurrenzverhältnisse und Konkurrenzofferten ohnehin nur soweit berücksichtigt werden können, als es sich um echte Konkurrenzangebote handelt, nicht um simulierte – Beispiele haben Sie erwähnt. Es kann auch nicht um einen wettbewerbspolitischen «Catch-as-catch can» zu Lasten der schweizerischen Wirtschaft gehen.

Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Affolter abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Affolter
Dagegen

96 Stimmen
22 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Präsident: Hier liegt ein Minderheitsantrag vor. Ich gebe das Wort Herrn Weber-Arbon zur Begründung.

Weber-Arbon, Sprecher der Minderheit: Das Thema, das mit dem Antrag von Minderheit und Bundesrat hier angeschnitten wird, ist natürlich aus der langen Debatte der letzten Woche über die Arbeitszeitverkürzung sattem

bekannt. Wenn der Minderheitsantrag trotz dem Ergebnis der Abstimmung vom letzten Donnerstag heute dennoch aufrechterhalten wird, so deshalb, weil die Argumente pro und kontra bei dem Regiebetrieb SBB doch wohl nicht genau gleich liegen wie bei der Zentralverwaltung. Nur eine Zahl: Die sogenannte Arbeitsproduktivität bei den SBB – im Jahre 1970 mit 100 Punkten angesetzt – erhöhte sich innerhalb eines Jahrzehnts auf 125 Punkte. Oder wenn Sie den Fächer etwas öffnen: Im Jahre 1960 mit 100 eingesetzt, im Jahre 1981 auf 175 Punkte. Man muss sich bei der Würdigung dieser beträchtlichen Leistungssteigerung auch vergewissern, dass – aufgrund einer Revision des Beamtengesetzes im Jahre 1966 – erst im Mai 1968 die 44-Stunden-Woche galt, gegenüber 46 Stunden vorher.

Hier übrigens eine kleine Reminiszenz historischer Art: Wer von Ihnen weiss noch, dass im Jahre 1877 mit dem eidgenössischen Fabrikgesetz die tägliche Arbeitszeit auf elf Stunden und vor Feiertagen auf zehn Stunden herabgesetzt worden ist? Der nächste grosse Schritt war im Jahre 1920 die Einführung des 8-Stunden-Tages, eine politische Auswirkung des Generalstreiks von 1918. Eine nächste Etappe: die Verbreitung der 5-Tage-Woche – man könnte sagen ein Kind der Kriegs- und Nachkriegszeit –, eingeführt und erprobt unter dem Druck des Energiesparens in den vierziger Jahren. Sie führte zur 46- und zur 44-Stunden-Woche im Bund, einheitlich für Verwaltung und Regiebetriebe seit 14 Jahren. Ich frage Sie: Ist es da unerhört, wenn jetzt ein weiterer kleiner Schritt auf 42 Stunden postuliert wird?

Zurück zu den SBB. Wenn Sie den Antrag des Bundesrates bekämpfen mit dem Hinweis auf die roten Zahlen dieses Unternehmens, muss das Personal natürlich riskieren, dass in Sachen Arbeitszeit auf unabsehbare Zeit nichts mehr passieren wird. An einem ganz anderen Ort aber passiert natürlich mit der Arbeitszeit recht viel. Ich erinnere daran, dass mit der Einführung des Taktfahrplanes – einer imposanten unternehmerischen Leistung, zu welcher der SBB zu gratulieren ist – der Leistungsdruck, der Stress an der Arbeit für zahlreiche Eisenbahner ganz merklich zugenommen hat. Hier kommt also ein arbeitspsychologisches Argument hinzu, das nicht bagatellisiert werden darf.

Noch eine Frage sei hier gestellt und auch beantwortet: Soll und darf eine Regelung der Arbeitszeit verantwortet werden, die zwischen Zentralverwaltung und den grossen Bundesregiebetrieben wie SBB und PTT unterscheidet? Herr Bundesrat Schlumpf hat vorhin zu dieser Frage erklärt, dieser Weg sei nicht gangbar. Ich weise Sie aber darauf hin, dass diese Differenzierung in den fünfziger Jahren praktiziert worden ist, allerdings umgekehrt; die 44-Stunden-Woche wurde vom Bundesrat für das Verwaltungspersonal eingeführt, nicht aber für das dem Arbeitszeitgesetz unterstellte Personal von SBB und PTT. Für dieses kam die Gleichstellung auf die 44-Stunden-Woche erst zehn Jahre später. Wenn schon eine unterschiedliche Lösung befürwortet würde, dann bestimmt eher in der umgekehrten Verteilung, weil eben Leistungsdruck und Arbeitsstress in diesen Dienstleistungsbetrieben SBB und PTT viel markanter in Erscheinung tritt als anderswo.

Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag, der übereinstimmt mit dem Konzept des Bundesrates, zuzustimmen.

Eine letzte Bemerkung noch: Wenn Sie dem Mehrheitsantrag der Kommission zustimmen, stimmen die Zahlen des Budgets, wie sie jetzt im ersten Alinea verabschiedet worden sind, nicht mehr. Ich hätte eigentlich erwartet, dass zu diesem Mehrheitsantrag auch die entsprechenden finanziellen Korrekturen präsentiert würden, damit dann das Budget wieder stimmt. Ich weiss nicht, ob der Kommissionspräsident, Herr Rätz, der vorhin meinen Antrag bekämpft hat, bevor ich ihn überhaupt begründet habe, hier vielleicht doch etwas nachvollziehen kann, was die Begründung des Mehrheitsantrags betrifft?

M. Pini: J'interviens brièvement concernant la proposition du Conseil fédéral, à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}, soutenue par

M. Weber, s'exprimant au nom de la minorité de la commission.

En ce qui concerne l'assouplissement du contingentement des effectifs du personnel ainsi que l'amélioration des conditions de travail, la priorité doit leur être accordée surtout dans le secteur de nos entreprises fédérales. C'est d'ailleurs l'objectif de la motion présentée par M. Duboule. Le problème, qui a enflammé le débat de jeudi dernier, se pose surtout au niveau des cadres du personnel d'exploitation des Chemins de fer fédéraux et parallèlement des PTT où, à mon avis, le Conseil fédéral aurait déjà pu proposer des solutions concrètes pour améliorer une situation qui, parfois, est pratiquement insoutenable.

Les garanties de sûreté et de qualité du travail dans les secteurs de l'exploitation des CFF risquent à mon avis de ne pas être pleinement respectées, surtout après l'introduction de l'horaire cadencé. Les effectifs dont disposent aujourd'hui les services des Chemins de fer fédéraux doivent soutenir actuellement un rythme de travail excessif. Si, principalement pour des raisons d'ordre financier, la majorité de ce conseil a relevé dans le vote de jeudi dernier, l'inopportunité de généraliser tout de suite la réduction à 42 heures de la semaine de travail pour tous les dépendants de l'administration et des entreprises de la Confédération, en revanche l'on doit reconsidérer la nécessité urgente d'augmenter les effectifs des cadres du personnel d'exploitation des CFF et des PTT.

Le problème reste donc réel et il se pose dans ce contexte. Nous avons l'occasion, maintenant, d'adopter une proposition qui se trouve être à la mesure des possibilités financières actuelles de la Confédération, et qui, en même temps, correspond aux normes nécessaires de sûreté et de qualité des services de nos Chemins de fer fédéraux.

Je ne crois pas que le vote de jeudi dernier, contrairement à ce que vient d'affirmer le président de la commission et même le Conseil fédéral, puisse infirmer la proposition initialement contenue à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}.

Par ces brèves considérations, je donne donc mon adhésion à la proposition de la minorité de la commission que je vous invite à soutenir.

M. Butty: Si j'interviens sur la proposition de M. Weber-Arbon, c'est pour la soutenir mais aussi pour élargir sa portée.

En effet, la notion de création d'emplois, que l'on veut instaurer du fait d'une réduction du temps de travail, devrait, à mon avis, s'étendre également au maintien de ceux-ci au niveau régional. En effet, il est question, dans certaines régions, de supprimer les services techniques, y compris celui des ingénieurs de la voie.

Cela n'apparaît pas clairement dans le plan financier et des investissements 1984/1985, cependant certaines expressions telles que «quelques nouvelles économies rigoureuses en matière de personnel et d'équipement, compte tenu des limites imposées par le marché et la sécurité» le font craindre. Aussi, sous chiffre 2, les notions de «poursuite de la rationalisation des lignes régionales et de la transformation des gares en stations sans personnel» peuvent cacher beaucoup de choses: ainsi il est sérieusement question, par exemple à la gare de Fribourg, de supprimer l'ingénieur de la voie et le service technique. A mon avis, cette mesure n'est pas raisonnable, tant du point de vue de la décentralisation des grandes régies fédérales et de l'administration, que l'on réclame, que du point de vue de l'exploitation même des CFF.

En effet, le contact avec la région revêt une grande importance pour nos régies fédérales. A Fribourg, par exemple, l'ingénieur de la voie, et ses services techniques, joue un rôle très important dans les contacts avec les collectivités publiques, les communes et l'ensemble de l'économie de notre région. C'est pour cette raison que je soutiendrai la proposition de M. Weber-Arbon. Je voudrais d'ailleurs étendre aussi cette notion de création d'emplois à celle de décentralisation et de maintien des services techniques aux endroits où ils se révèlent nécessaires. J'ai entendu regret-

ter l'absence de ces notions dans le cadre de l'exploitation des CFF.

Voilà pourquoi je vous demanderai, Monsieur le Conseiller fédéral, de prendre acte de ce vœu. Si nous soutenons la proposition de M. Weber-Arbon, c'est aussi parce que nous souhaiterions que soient appliquées un certain nombre de mesures concrétisant une saine décentralisation de nos régies fédérales.

Räz, Berichterstatter: Ich bin schon etwas erstaunt über die vehemente Begründung des Minderheitsantrages von Herrn Weber. Wir hatten uns in der Kommissionssitzung, wenn ich mich noch recht erinnere, in dem Sinne abgesprochen, dass wir uns je nach Beschluss des Parlamentes beim Gesamtbudget anpassen wollen. Trotzdem ist nun der Minderheitsantrag wieder gestellt und sehr vehement vertreten worden; obschon der Beschluss letzte Woche klar ausfiel. Es war ein klarer Mehrheitsbeschluss des Parlamentes, der Kommission und der Vereinbarung.

Wir schaffen mit diesem Antrag von Herrn Weber erneut ein Präjudiz und verunsichern die ganze Ausgangslage. Es wird wiederum Auswirkungen auslösen auf die Wirtschaft, die Bundesfinanzen, die Kantone und die Gemeinden. Das haben wir letzte Woche zur Genüge dargelegt. Ich gehe mit Herrn Weber einig, dass es im Bereich der SBB zum Teil Härtefälle gibt und geben kann; es wird sie immer geben. Aber diese können wir nicht mit der allgemeinen Arbeitszeitverkürzung korrigieren, diese Einzelfälle müssen individuell angegangen und korrigiert werden.

Es ist dabei ausdrücklich festzustellen, dass es Einzelfälle sind. Der Grossteil der Angestellten auch in diesem Bereich ist nach wie vor zufrieden, denn sie haben als Bundesangestellte eine Anzahl Vergünstigungen, die ich jetzt hier nicht darlegen möchte, und eine Sicherheit, wie sie nur eine Bundesstelle gibt. Herr Weber hat gefragt, wie dadurch das Budget verbessert würde. Wenn er sich recht erinnert, hat man uns gesagt, um 5,3 Millionen, weil es sich vorwiegend um Lehrlinge handele. Es geht bei diesem Antrag von Herrn Weber aber nicht allein um diese 5,3 Millionen; das wäre dem Verhältnis entsprechend ja eine kleine Summe. Es geht hier um die gesamte Politik der Arbeitszeitverkürzung, der Belastbarkeit unserer Wirtschaft ganz allgemein.

Aus diesen Überlegungen bitte ich Sie, den Antrag Weber abzulehnen und dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und damit Absatz 2 in Artikel 1 zu streichen.

M. Couchepin, rapporteur: M. Weber, par sa proposition, veut rouvrir le débat sur la réduction de l'horaire de travail, qui a eu lieu la semaine dernière. Malgré toute la sympathie que j'ai éprouvée à l'endroit de cette proposition, elle n'est pas réalisable pour la raison juridique suivante: l'article 14 de la loi sur les chemins de fer soumet les employés des CFF aux mêmes conditions de travail que les autres employés de la Confédération.

Si la proposition Weber était acceptée, elle ne pourrait être appliquée dans toutes ses conséquences. En effet, la Direction des CFF serait en droit d'engager du personnel, mais cette même Direction ne pourrait pas réduire les heures de travail. Or, le seul but de l'engagement de ces 355 personnes est de permettre la réduction de la durée du travail, ce qui est impossible en vertu de la décision prise par notre conseil la semaine écoulée.

La Commission des transports et du trafic a proposé à la majorité de biffer l'alinéa 2 de l'article 1^{er}. La réduction du temps de travail aux CFF n'a donné lieu à aucun débat sur le fond. Il est probable que le vote sur ce sujet – si vote il y avait eu – aurait donné des résultats comparables à ceux que nous avons connus jeudi dernier.

Personnellement, j'ai voté oui à la réduction de l'horaire de travail. Il n'empêche qu'aujourd'hui je dois vous demander de repousser la proposition de M. Weber, car elle serait totalement inapplicable pour les raisons juridiques que je viens d'évoquer. Ce serait un coup d'épée dans l'eau et je crois que le Parlement ne gagnerait pas en dignité à jouer ce jeu-là.

Bundesrat Schlumpf: Ich habe Ihnen die Meinung des Bundesrates schon dargelegt. Wir sind auch in den Gesprächen mit den Arbeitnehmervertretern in diesem Sommer immer davon ausgegangen, dass die Arbeitszeitverkürzung gesamthaft für das Bundespersonal gelten oder dann eben nicht gelten soll. Wir wollten also nicht eine sektorielle oder auf einzelne Betriebe beschränkte Arbeitszeitreduktion vornehmen.

Das musste vor allem im Hinblick auf eine umgekehrte Möglichkeit unterstrichen werden: dass nämlich nur dort Arbeitszeitverkürzungen vorgenommen werden könnten, wo kein Kompensationsbedarf im Personaletat entstehen würde, also zum Nachteil der SBB und PTT. Da haben wir ganz kategorisch erklärt: für alle Mitarbeiter, also auch SBB und PTT trotz des Kompensationsbedarfes und der Erhöhung des Personaletats. In dieser Richtung weist – ich habe das zitiert – Artikel 14 SBB-Gesetz, der für die Ordnung des Dienstverhältnisses der SBB-Mitarbeiter auf die Bestimmungen hinweist, die für die übrigen Bundesmitarbeiter gelten. Der Bundesrat wird diese Frage zu entscheiden haben.

Ich möchte auch unterstreichen, was Nationalrat Weber sagte. Wenn man diesen Absatz 2 streicht, wie das die Mehrheit der Kommission befürwortet, dann muss in Absatz 1 Ziffern 2 und 3 bei den betreffenden Summen eine Korrektur um die 5,3 Millionen berücksichtigt werden. Um das reduzieren sich der Personal- und der Gesamtaufwand. Noch eine letzte Bemerkung zu Nationalrat Butty: Heute fahren die SBB rückwärts. Während einiger Zeit sind wir vorwärts gefahren, aber heute hat man den Rückwärtsgang eingelegt. Das wird auch wieder ändern. Sie sagen nichts anderes, als dass man diese 355 Stellen bewilligen solle, die Erhöhung des Personaletats, nicht nur im Hinblick auf die mögliche Arbeitszeitreduktion und -kompensation, sondern weil auch noch andere Personalbedürfnisse vorhanden seien, beispielsweise auf dem Bahnhof Freiburg. Nur weiter so! Melden Sie mir doch bitte, auf welchen Stationen unseres Landes und für welche Aufgaben noch Personalbedürfnisse bestehen, die es dem Bund und den SBB erlauben, den Personaletat zu erhöhen. Dann fahren Sie aber in die Vergangenheit, dann wollen wir – um ehrlich zu sein – den Leistungsauftrag mit der Überschrift «Unternehmerische Freiheit der SBB» tatsächlich liquidieren.

Präsident: Herr Petitpierre hat das Wort für eine rechtliche Erklärung verlangt.

M. Petitpierre: Je voudrais répondre tout à fait fermement sur un point soulevé par M. Couchepin. La proposition de M. Weber est parfaitement conforme au droit fédéral en vigueur. Je tiens à souligner que l'article 14 de la loi sur les chemins de fer, cité par M. Couchepin, contient un renvoi formel au statut des fonctionnaires. Ledit statut, à son article 10, prévoit que «le Conseil fédéral fixe la durée du travail». Rien n'oblige le Conseil fédéral à dire que la durée du travail est la même pour l'ensemble du personnel fédéral. Notre exécutif peut parfaitement décider que la durée du travail du personnel d'exploitation, par exemple les employés des ateliers militaires, les douaniers – pour prendre l'administration centrale – et le personnel des CFF et des PTT est de 43 heures, alors qu'elle reste de 44 heures pour les autres collaborateurs de la Confédération. En conséquence, je fais remarquer à M. Couchepin qu'il ne faut pas venir devant le Parlement avec un bâton ou une règle d'instituteur et lui dire: vous faites une vilaine chose, si vous ne faites pas ce que je dis! Ce que propose M. Weber respecte le droit fédéral.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Streichen)	77 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	68 Stimmen

Art. 2, 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Beschlussentwurfes 116 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

Ad 81.056

PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag II**PTT. Budget 1982. Supplément II**Botschaft und Beschlussentwurf vom 10. November 1982 (BBl 19. III.)
Message et projet d'arrêté du 10 novembre 1982 (FF 19. III.)Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, BerneBeschluss des Ständerates vom 30. November 1982
Décision du Conseil des Etats du 30 novembre 1982*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsident: Das Wort hat der Kommissionsreferent Herr Bratschi. Aber ich begrüße auch Herrn Bonnard, der heute seinen 60. Geburtstag feiert. Ich gratuliere Ihnen herzlich. *(Beifall)***Bratschi, Berichterstatter:** Ich kann mich im Hinblick auf die vorgerückte Zeit kurz fassen. Ich möchte nur zwei Punkte herausgreifen.

1. Der mit dem Finanzvoranschlag der PTT für das Jahr 1982 für die Postkreise bewilligte durchschnittliche Personalbestand von 35 120 Personen reichte dieses Jahr nicht aus. Er musste um 190 auf 35 310 Personen erhöht werden. Gemäss Absatz 2 des Bundesbeschlusses vom 16. Dezember 1981 über den Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe konnte diese Erhöhung angebeht werden. Begründet wurde diese Erhöhung mit einer ausserordentlichen Verkehrszunahme im ersten Halbjahr 1982, nämlich statt 2,7 Prozent 3 Prozent. Die Finanzkommission beantragt Ihnen die Genehmigung dieser Erhöhung.

2. Die Nachtragskredite von insgesamt 251 Millionen Franken verteilen sich wie folgt: 124,5 Millionen Franken entfallen auf die Erfolgsrechnung und 126,5 Millionen Franken auf die Investitionen. Im Vergleich zum Gesamtaufwand machten diese Nachtragskredite 2 Prozent bzw. 8,1 Prozent bei den Investitionen aus.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Nachtrag II zum Finanzvoranschlag 1982 der PTT-Betriebe zuzustimmen.

M. Bonnard, rapporteur: Monsieur le Président, je vous remercie pour vos vœux et merci, chers Collègues, pour vos applaudissements! Dans le supplément II, le Conseil fédéral demande 251 millions de crédits de paiement et

800 000 francs de crédits d'engagement pour des immeubles. La Direction générale des PTT considère elle-même que l'ampleur de ces crédits supplémentaires est préoccupante. Elle l'attribue à une planification et à une budgétisation insuffisamment rigoureuses. Elle a d'ores et déjà pris des mesures pour que l'on puisse corriger ces défauts. La Direction générale a assuré la Commission des finances que, dans l'avenir, les crédits supplémentaires seraient plus mesurés. La Commission des finances en a pris acte.

A nouveau cette année, une partie des crédits supplémentaires concerne les frais de personnel. Parmi ces frais de personnel, un seul point mérite de retenir notre attention, il s'agit du dépassement de l'effectif moyen autorisé pour 1982, dépassement qui se chiffre à 190 agents. Ces 190 agents n'ont été engagés que pour les services postaux. Ils ont été nécessaires parce que le trafic a augmenté sensiblement plus que prévu. La Commission des finances ne conteste pas cette augmentation; elle relève également que, cette fois-ci, la procédure prévue dans l'arrêté sur le budget a été observée. Les PTT ont présenté leur demande dès qu'ils se sont aperçus que les circonstances dans lesquelles ils se trouvaient entraîneraient un dépassement. Le Conseil fédéral a admis la demande et la délégation des finances aussi. La Commission des finances vous propose d'en faire autant.

J'attire votre attention sur la déclaration du Conseil fédéral en page 3, 3^e alinéa, du message: «L'augmentation des produits résultant de l'accroissement du trafic ne suffira probablement pas à compenser le total des crédits supplémentaires requis. Il s'ensuit que le bénéfice d'entreprise de 188 millions inscrit au budget de 1982 ne pourra vraisemblablement pas être atteint.»

Au surplus, je vous renvoie au message; la Commission des finances n'a pas d'autres observations à présenter. Elle vous recommande, par 17 voix sans opposition, d'accepter les crédits supplémentaires et l'arrêté qui s'y rapporte.

*Eintreten ist obligatorisch**L'entrée est acquise de plein droit**Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1 bis 4****Titre et préambule, art. 1 à 4***Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Beschlussentwurfes 104 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

82.056

PTT. Voranschlag 1983**PTT. Budget 1983**Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Oktober 1982
Message et projet d'arrêté du 20 octobre 1982Bezug 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

SBB. Voranschlag 1983

CFF. Budget 1983

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1605-1627
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 005

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.