

durch die Entwicklung desavouiert. Man ist damals ausgegangen von einer durchschnittlichen Zunahme der Frequenzen von über 6 Prozent. Effektiv haben wir seit 1981 eine Jahreszuwachsrate von 1,5 Prozent und müssen nun die Annahme auf etwa 2 Prozent reduzieren. Das kann nicht den SBB angelastet werden, das wurde damals von zuständigen Stellen innerhalb unseres Departementes so geschätzt.

Eines darf ich sagen, Nationalrat Zwygart: es war sicher keine böse Absicht damit verbunden. Und, Nationalrat Alder, es war auch keine Salamtaktik, nicht dass man damals mit einer gewissen Mentalreservation nicht gerade ein Miniprojekt, aber ein kleines Projekt unterbreitete in der Meinung, das andere komme dann später. Zur Frage, ob noch mit weiteren Begehren – Nachtragskrediten, Zusatzkrediten – zu rechnen sei: Das ist nach dem heutigen Stand der Information nicht der Fall, abgesehen von der Bauteuerung; wir können davon ausgehen, dass es damit sein Bewenden hat.

Weil die Kritik teilweise etwas harsch ausgefallen ist – ich habe dafür Verständnis –, darf ich nun doch sagen: Damals konnte nicht nach meinem obersten Leitspruch gearbeitet werden, dass nämlich Sorgfalt vor Zeitdruck kommen muss, auch bei diesen Geschäften. Man hat oft wenig Verständnis dafür. Ich habe das jetzt dreieinhalb Jahre lang erlebt; ich habe mir Mühe gegeben, sorgfältig erarbeitete Vorlagen in den Bundesrat und ins Parlament zu bringen. Dann heisst es, man verschleppe die Sache, es werde nicht vorwärts gemacht. Wie war es damals, im Jahre 1978? Bei der Behandlung der Vorlage für den Flughafen Zürich haben der National- und der Ständerat kategorisch verlangt, dass ohne Verzug auch für den Flughafen Genf eine solche Vorlage gebracht werde.

Das wurde nicht nur seitens der Vertreter der Romandie mit allem Nachdruck, ich möchte sagen imperativ gefordert, sondern auch von anderen Sprechern in beiden Räten. Diese Parallelität ist durchaus in der Sache begründet. Aber dieser Zeitdruck, der an die SBB weitergegeben wurde mit dem imperativen Auftrag, innerhalb dreier Monate eine solche Projektstudie zu bringen, nämlich bis Ende 1978, entsprach natürlich nicht dem Motto «Sorgfalt vor Zeitdruck», schon gar nicht, wenn es um eine Vorlage in der Grössenordnung von damals 189 Millionen Franken ging.

Ich will nicht nach Verantwortlichen suchen. Der Bundesrat und das Departement übernehmen ihre Verantwortung. Ich möchte aber die SBB in dieser Sache abschirmen. Die SBB haben damals das gemacht, was man von ihnen verlangte. Im übrigen weise ich darauf hin, dass es problematisch ist, in dieser Art und Weise von den zuständigen Verwaltungsstellen kurzfristig die Vorlage solcher Projekte zu verlangen, bei denen es sich nicht um Projekte, sondern um Projektstudien handelt.

Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie auf die Vorlage eintreten wollen, und ich hoffe, dass Sie ihr auch zustimmen werden. Die Kommissionssprecher haben gesagt: Das Vorhaben ist verkehrspolitisch und energiepolitisch richtig, und regionalwirtschaftlich entspricht es dem Gebot ausgleichender Gerechtigkeit, dem Gebot der Gleichbehandlung der verschiedenen Landesgegenden. Man hat seinerzeit in den eidgenössischen Räten, bei der Behandlung der Vorlage zum Ausbau des Flughafens Kloten, das Versprechen abgegeben, eine äquivalente Anlage auch in Genf zu erstellen. Dafür ist dieser Zusatzkredit notwendig. Wir wollen bei diesem Versprechen bleiben.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress – Titre et préambule

Angenommen – Adopté

Art. 1–4

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusstentwurfes	94 Stimmen
Dagegen	9 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1982

CFF. Gestion et comptes 1982

Botschaft und Beschlusstentwurf vom 4. Mai 1983 (BBI II, 321)

Message et projet d'arrêté du 4 mai 1983 (FF II, 345)

Berichte und Rechnungen der SBB vom 14. April 1983

Rapports et comptes des CFF du 14 avril 1983

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne

Räz, Berichterstatter: Ich habe die Ehre, Sie noch über ein teureres Geschäft zu orientieren. Die Schweizerischen Bundesbahnen schliessen 1982 bei einem Gesamtertrag von 3,1 Milliarden und einem Gesamtaufwand von 3,6 Milliarden mit einem Aufwandüberschuss von 498,4 Millionen Franken ab. Der budgetierte Fehlbetrag hat sich um 196 Millionen verschlechtert. Die Gründe dazu: Rückgang im Güterverkehr, weniger Transitverkehr infolge der Konjunkturlage unserer Nachbarländer, Verstärkung und Verbesserung des Strassentransitverkehrs (Gotthard-Strassentunnel), stagnierender Personenverkehr, keine vollen teuerungsbedingten Tarifanpassungen wegen der Konkurrenz der Strasse, teuerungs- und arbeitszeitbedingte Mehraufwendungen beim Personal. Bezieht man die Verpflichtungen über den Leistungsauftrag mit ein, belaufen sich die Gesamtausgaben für den Bund 1982 auf 1,5 Milliarden Franken.

Die Rechnung der SBB für 1982 gibt also zu keinen Freudenstößen Anlass. Sie werden im Verlaufe dieser Debatte sicher Kritik hören, so dass ich mehr die grundsätzlichen Fragen und die positiven Leistungen der SBB im vergangenen Jahr behandeln werde.

Die Bahnen sind für alle westeuropäischen Staaten eine finanzielle Belastung. Einige Vergleichszahlen dazu sehen Sie auf Seite IX des Geschäftsberichtes der SBB. Auch die Strasse belastet die öffentlichen Haushalte der Schweiz und jedes von uns. Weil sie aber nur die Gemeinde- und Kantonsfinanzen beansprucht, sprechen wir hier nicht davon. Im Durchschnitt der letzten 20 Jahre haben Bund, Kantone und Gemeinden zusammen jährlich 900 Millionen Franken mehr für den motorisierten Strassenverkehr ausgegeben, als von ihm eingenommen wurde. Es gibt Leute, die behaupten, es gehe der Bahn heute wie vor 100 Jahren den Pferdefuhrhaltern an Durchgangssachsen. Die Bahn war viel schneller, konnte viel mehr Personen und Güter transportieren und war viel bequemer als die Kutsche. Das Motorfahrzeug von heute hat gewisse Vorteile gegenüber der Bahn, aber es hat nie den enormen Vorsprung, den vor 100 Jahren die Bahn gegenüber der Pferdekutsche hatte. Die Bahn hat nach wie vor ihre Stärken. Sie hat sich aber noch nicht ganz und zu spät auf die neue Situation eingestellt, in der es gilt, sich gegenüber dem Auto zu behaupten. Vor 30 Jahren war ein grosser Teil der Schweizer Bevölkerung auf die Bahn angewiesen für den Weg zur Arbeit, für Ausflüge und Ferien. Zu 51 Prozent wurde die Bahn benutzt, zu 49 Prozent die Strasse. Heute sind es 87

Prozent, die auf der Strasse pendeln, und 13 Prozent per Bahn. Heute können also die Leute in den meisten Fällen wählen zwischen dem Auto und der Bahn.

Das hat man bei der Bahn wohl festgestellt, aber nur einseitig die Konsequenzen daraus gezogen. Das Wundermittel, um alle Probleme zu lösen, soll nun in der NHT, der Neuen Haupttransversale, liegen. Die Gesamtverkehrskonzeption stellt vor allem diesen Glaubenssatz auf. Aber auch innerhalb der SBB hat man die NHT fast zur Religion gemacht. Eine Arbeitsgruppe der Verkehrskommission hat die Frage näher geprüft, vor allem auf der Strecke Basel–Olten–Bern. Herr Vetsch wird Sie kurz darüber orientieren. Die NHT beseitigt gewisse Kapazitätsengpässe und reduziert die Fahrzeit auf einzelnen Strecken. Sie beseitigt aber viel Wettbewerbsnachteile der Bahn gegenüber dem Auto in keiner Weise. Sie löst auch nicht das Problem Umsteigen und Zeitverlust, das Gepäckproblem und das Problem des Zubringertransportes zu den Schnellzugstationen, sie löst auch nicht das Problem Preis im Einzelverkehr und für Familien. Die NHT beruht auf dem Glauben, dass nur der Faktor Zeit für die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend sei. Beim Vergleich des Zeitbedarfes mit Auto oder Zug muss auch berücksichtigt werden, dass man im Zug lesen, arbeiten, schlafen oder spielen kann, manchmal, wenn man Glück hat, sogar essen oder trinken. Die SBB müssen sich aber noch mehr auf den Markt einstellen. Dieser sagt, was gefragt ist. Ob höhere SBB-Beamte finden, die Bahn sei billig, das Umsteigen mit Gepäck sei kreislauffördernd, die Rekrutierung von Personal für den Verpflegungsdienst sei schwierig, ist dem potentiellen Kunden völlig gleichgültig. Er schreibt den SBB auch keinen Brief, sondern benützt einfach das Auto. In letzter Zeit hat allerdings ein Umdenken bei der Generaldirektion eingesetzt, das ist positiv zu vermerken. Einmal beim Angebot im Personenverkehr; der 1982 eingeführte Taktfahrplan ist eine hervorragende Leistung – besonders wenn man bedenkt, dass die Mehrleistung so gut wie allein mit den vorhandenen Mitteln erbracht wurde. Leider fiel der Start in die Rezession, so dass noch keine Verkehrszunahme resultierte. Doch konnte zumindest ein Rückgang verhindert werden, und zudem braucht es Zeit, bis ein verbessertes Angebot voll zum Tragen kommt. Auch im kommerziellen Bereich wurden Fortschritte erreicht. Die SBB hatten den Mut, trotz politischer Widerstände die Tarife im Personenverkehr anzuhoben. Positiv ist, dass der Preis einzelner Fahrausweise, die eindeutig zu billig waren, wie zum Beispiel die Tageskarten, überdurchschnittlich erhöht wurde. Im Frühling dieses Jahres ist zudem das Sortiment der Fahrausweise gestrafft worden. Eine vernünftige Massnahme sind auch die verbilligten Halbtaxabonnemente beim Bahnpendler. Damit soll erreicht werden, dass derjenige, der Montag bis Freitag die SBB zur Arbeit benützt, auch am Wochenende der Bahn treu bleibt. Die SBB unternehmen auch Anstrengungen im Geschäftsreiseverkehr wieder vermehrt Terrain zu gewinnen. Die Broschüre «Spesen-Killer» ist ein guter Beginn dafür und bringt viele Informationen für den Geschäftsmann.

Rationalisierungsmassnahmen bei den Regionalbahnen werden weitergeführt. Eine Gruppe unserer Kommission hat ebenfalls über Ergebnisse und Möglichkeiten Studien gemacht. Herr Affolter wird Sie kurz darüber orientieren. Im Güterverkehr ist weniger Schwung festzustellen. Der Geschäftsbericht zeigt nicht, dass ein neues Konzept für den Stückgutverkehr ausgearbeitet wird. Es soll in den nächsten Monaten fertig sein. Eine Arbeitsgruppe der Verkehrskommission hat sich mit dem Stückgutverkehr befasst, und zwar nicht nur mit dem Stückgut der Bahn, sondern auch mit demjenigen der Strasse. Darüber gibt Herr Huggenberger Auskunft. Der Stückgutverkehr ist eindeutig eine Verlustquelle. Im Leistungsauftrag 1982 wird die bisher ausgerichtete Finanzhilfe für den Stückgutverkehr (1982: 150 Millionen Franken) jedes Jahr um 25 Millionen reduziert, und es wird verlangt, dass der Stückgutverkehr über die direkten Kosten hinaus einen höchstmöglichen Beitrag an die Verbundkosten zu erwirtschaften habe. Das

heutige Rechnungswesen der SBB erlaubt es aber noch nicht, festzustellen, ob diese Forderung erfüllt ist oder nicht. In der Vollkostenrechnung (Transportkostenrechnung der SBB) wurden für 1981 dem Stückgutverkehr 490 Millionen Franken Kosten angerechnet, der Ertrag belief sich aber nur auf 190 Millionen Franken. Bei einer vollständigen Aufhebung des Stückgutverkehrs aber fielen die Erträge von 190 Millionen weg. Der Aufwand der Bahn kann aber nicht um 490 Millionen gesenkt werden. Die Kosten der von allen anderen Verkehrsträgern gemeinsam benützten Anlagen bleiben daher gleich (zum Beispiel der Bahnlagen, der Stationen, zum Teil auch des Personals). Die Kosten werden nur den anderen Verkehrsarten belastet, ohne dass ihnen Mehreinnahmen zufließen und zugerechnet werden können.

Welche effektiven Einsparungen mit einer Aufhebung oder Reduktion des Stückgutverkehrs kurz-, mittel- und langfristig erzielt werden können, muss erst noch abgeklärt werden, und zwar auch im Zusammenhang mit Mehrerträgen in anderen Sparten, die infolge des Wegfalls des Stückgutverkehrs erst möglich werden. Hier ist eine zukunftsorientierte Gesamtstrategie der SBB erforderlich. Die rentablen Bereiche der Bahn – wie der Intercity- und der Schnellzugverkehr – müssen zielbewusst gefördert werden. Personal, Rollmaterial und feste Anlagen, die heute für den defizitären Stückgutverkehr eingesetzt sind, sollen frei werden für interessantere Aufträge, sei es bei den SBB, sei es bei den PTT. Es ist falsch, damit zu argumentieren, ein grosser Teil des Personales sei nur zum Teil mit Stückgutarbeiten beschäftigt und müsse ohnehin für andere Aufgaben da sein. Diese anderen Arbeiten sollen wirklich auch einen Ertrag bringen. Das Konzept für den Wagenladungsverkehr liegt seit einigen Tagen vor. Es unterscheidet sich wohltuend von allen Konzepten, die zuerst Milliarden Investitionen verlangen. Grundsätzlich wollen die SBB die bestehende Infrastruktur bestmöglich ausnützen. Mehr Verkehr wird nur noch dort gesucht, wo er auch Geld einbringt. Die Transportpreise für niedrig tarifierte Güter, zum Beispiel Erdölprodukte, Kies, sollen korrigiert werden. Die Bahn hat in diesem Bereich volle Handlungsfreiheit. Jede Einmischung der Politik mit Argumenten der Energiepolitik, der Wirtschaftsförderung im Berggebiet, der Arbeitsplätze usw. verhindert die Gesundung der SBB. Sie verhindert aber auch die von den gleichen Leuten gewünschte Politik, weil dem Bund wegen des grossen SBB-Defizits die Mittel für eine gezielte Wirtschaftsförderung im Berggebiet oder für andere Massnahmen fehlen.

Wir sehen, negative Entwicklungen hatten und haben ihre Vorteile. Über den Leistungsauftrag hat sich eine dynamische Mitbeteiligung und Mitverantwortung aller Kreise entwickelt. In einem Aktionsprogramm sind drei Schwerpunkte gesetzt: Stärkung der Führung, Reduktion des administrativen Aufwandes, Rationalisierung des Produktionsapparates. 16 Projekte sind in voller Bearbeitung. In einem ersten Jahresbericht wird umfassend über die grosse und positive Arbeit orientiert. Obschon einzelne Arbeiten abgeschlossen und andere noch in Bearbeitung sind, ist es zu früh, konkrete Angaben über Einsparungen und Mehrerträge zu machen. Die Studie der Firma Hayek Engineering in Zürich zeigt verschiedene Schwachstellen, aber auch Lösungsmöglichkeiten für Einsparungen und Mehrerträge auf. Vor allem die Führungs- und Entscheidungsprozesse bedürfen einer Neuordnung. Der Bericht von Prof. Rühli über Entflechtung von Politik und Unternehmung soll demnächst abgegeben werden. Auch aus diesem Bericht erwarten wir Hinweise, die uns und den SBB weiterhelfen.

Die Verkehrskommission und eine Delegation der Finanzkommission werden Ende August mit den Herren Hayek und Rühli über ihre Studien, ihre Vorschläge und das Ergebnis diskutieren. Ebenfalls dabei sind die Generaldirektoren der SBB und der Verwaltungsratspräsident.

Es muss alles getan werden, was zu einer sofortigen Gesundung der SBB beiträgt. Eine Verbesserung der Lage unserer Bundesbahnen über die Empfehlungen und Mass-

nahmen der GVK wird noch einige Jahre auf sich warten lassen.

Noch ein Wort zum Management der SBB: In einem Jahr wird die SBB-Führung, d. h. Generaldirektion, Generalsekretär, Abteilungsdirektoren und Kreisdirektoren zu einem guten Teil aus neuen Leuten bestehen. Sie werden sicher mit viel Schwung und Optimismus die nicht kleinen Probleme anpacken. Das Parlament muss aber mithelfen, dass dieser Elan nicht schon beim Start zerstört wird. Der gute Wille und die Einsicht zur Verbesserung der Lage unserer SBB sind vorhanden. Haben wir nun noch etwas Geduld. Benützen wir vermehrt die Bahn und etwas weniger die Kritik.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen, den Geschäftsbericht und die Rechnung zu genehmigen.

M. Couchepin, rapporteur: Lors de la présentation du budget 1983 des CFF j'avais, en tant que rapporteur de langue française, attiré votre attention sur le fait que les comptes 1982 seraient plus sombres que ne le laissait prévoir le budget de la même année. Telle est malheureusement la réalité. Le déficit budgété a été dépassé de 196,5 millions, il ascende à près de 500 millions, 498,4 millions exactement. Certes, les produits sont en augmentation, mais la hausse est nettement moins marquée que celle des charges, à savoir 4,8 pour cent d'augmentation pour les produits alors que les charges augmentent elles de 426 millions de francs. Aussi bien dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises, il y a diminution de personnes et de marchandises transportées. Le trafic voyageurs accuse une baisse plus faible – 0,6 pour cent – que le trafic des marchandises qui s'est contracté davantage et subit une diminution de 7,4 pour cent.

En mars 1982, il y a eu un relèvement tarifaire. C'est grâce à cette augmentation du prix des billets que, finalement, les recettes du trafic voyageurs sont en hausse. Il n'en reste pas moins que la question demeure posée de savoir si des hausses des tarifs ont un effet dissuasif à l'égard de la clientèle potentielle. Votre commission s'est longuement penchée sur ce problème. Nous avons le sentiment que les Chemins de fer fédéraux doivent mener une politique extrêmement modérée en matière de hausse des tarifs dans une période conjoncturelle aussi difficile et face à la concurrence de la route.

Quant au trafic marchandises, il suit évidemment les courbes de l'économie dans son ensemble. Or la situation économique mondiale et dans notre pays est défavorable, et la concurrence est très vive dans le secteur des transports. Il en résulte une réduction aussi bien des envois de détail que du trafic par wagons complets.

En ce qui concerne le compte de constructions, les dépenses correspondent à celles prévues au budget et s'élèvent à 745 millions et dépassent de 19 millions celles de 1981. Il y a eu quelques modifications à l'intérieur des rubriques, mais elles se compensent pratiquement. Comme l'année précédente, ce sont les dépenses pour les immeubles et installations qui ont absorbé la plus grande partie du volume des investissements; les constructions les plus importantes se rapportent à la modernisation des gares d'Arth-Goldau et de Genève, qui est décidément à l'ordre du jour des CFF. Les travaux de la ligne de l'aéroport de Cointrin ont commencé en juillet 1982, ceux du réseau express régional de Zurich ont débuté au printemps 1983. Si l'on étudie le compte d'exploitation, on constate que les produits figurent pour 3 milliards 80 millions et les charges pour 2 milliards 876 millions, d'où un excédent de 204 millions. Or, 1982 est le premier exercice qui bénéficie du mandat de prestations. Comme vous le savez, cela a entraîné des recettes supplémentaires de 351 millions, au titre de l'indemnité compensatrice et de l'aide initiale pour le ferroutage. Même en déduisant les montants résultant du mandat de prestations, le résultat des CFF s'est détérioré de 184 millions par rapport à l'année passée.

Le compte de pertes et profits se solde, lui, par un déficit de 498 millions, soit une détérioration de 232 millions de

francs en tenant compte de l'apport du mandat de prestations. La différence avec ce qui était prévu au budget est de près de 200 millions, comme je vous l'ai dit au début de ce rapport.

Finalement, et ces chiffres sont importants et impressionnants, les charges pesant sur la Confédération, en raison des prestations fournies aux CFF, s'élèvent à 1,5 milliard, se décomposant de la manière suivante: 460 millions pour l'indemnité compensatrice pour le transport régional des voyageurs, 150 millions pour l'aide financière pour le trafic de détail, 760 millions pour la couverture du déficit de l'année précédente et 150 millions pour la non-rémunération du capital de cette action, ce qui donne le chiffre total de 1,5 milliard.

Voilà pour les chiffres, ils sont évidemment inquiétants, ils peuvent même être décourageants. Je ne vous cacherai pas que j'ai eu le sentiment que notre commission a sombré quelques instants, sous le vertige du découragement, lorsqu'il s'est agi de discuter de ce rapport de gestion. Le débat a été long à s'engager tant nous avons le sentiment de ne rien pouvoir apporter de neuf, de ne pouvoir proposer de remède miracle ou de solution qui permettrait de réduire, dans les années futures, le déficit des CFF de manière significative. Nous avons aussi le sentiment que nous ne pouvions pas, d'une manière simpliste, accuser certains d'incapacité dans la gestion de notre grande entreprise de transport, que les chiffres étaient les chiffres et qu'il y avait peu de choses à faire pour les améliorer à court terme. Cette attitude de découragement n'est cependant pas concevable à long terme et nous avons réagi. Nous avons décidé de constituer des commissions chargées d'étudier des secteurs particuliers de l'activité des CFF et plusieurs de nos collègues, membres de la commission, vous rapporteront sur les premiers résultats des travaux de ces sous-commissions. Nous avons, par ailleurs, décidé d'étudier en profondeur le rapport Hayek, qui propose un certain nombre d'économies, et cela se fera à la fin du mois d'août avec la Commission des finances. Nous avons voulu apporter, de cette manière, notre contribution au problème général du déficit des CFF avant qu'il ne devienne un problème politique risquant d'empoisonner l'atmosphère dans notre pays.

En conclusions, nous vous demandons d'approuver les comptes tels que présentés.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 18.50 Uhr
La séance est levée à 18 h 50*

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1982

CFF. Gestion et comptes 1982

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1983 - 15:00
Date	
Data	
Seite	901-903
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 490

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.