

gung. Eine solche grosszügige, langfristig ausgerichtete und auch langfristig zu finanzierende – auch das ein Anliegen der GVK – Infrastrukturlösung für die Bahn ist die Nagelprobe, ob wir es mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs tatsächlich ernst meinen oder ob wir das einfach anrufen, aber vor der Realisierung zurückschrecken. Das wird sich zeigen, wenn Sie diese Vorlage zu behandeln haben! Wir gehen davon aus, dass diese Binneninfrastruktur im Sinne der Beseitigung von Engpässen und der Kapazitätssteigerung vor neuen Transitlinien Priorität haben muss, eben im Hinblick auf die Kapazitätsbeurteilung beim Transit. Hinzu kommt die finanzielle Tragfähigkeit. Ständerat Cavelti hat Ihnen gesagt: Wenn wir einfach zusätzliche Tunnelkapazitäten auf Vorrat schaffen, dann verschlechtert sich der Kostendeckungsgrad. Es wächst die Gesamtbelastung der SBB bei 10 Milliarden um etwa 800 Millionen Franken (nur Kapitalkosten). Es sind dann 2 Milliarden jährlich, die in der einen oder anderen Form dem Bund anfallen. Die gegenwärtige Kostenunterdeckung, die seit einigen Jahren abnimmt und die nach Ständerat Cavelti in der Grössenordnung von knapp 80 Prozent liegt, ist erstellt.

Sagen Sie mir, in welcher Rechtsform Sie einen Linienwahlbeschluss fassen wollten und wer denn Sie oder unsere Nachfolger hier daran hindern würde, einige Jahre später das Gegenteil zu beschliessen. Kein Mensch! Denn nur der Baubeschluss für eine neue Linie unterliegt nach SBB-Gesetz dem Referendum. Und erst der hat rechtliche und politische Verbindlichkeit. Ein Linienwahlbeschluss wäre eine Deklamation und könnte die Wirkungen auslösen, die Ständerat Cavelti erwähnt hat.

Herr Cavelti, Herr Gadiant, Herr Bürgi: gleich lange Spiesse in der Zeit vor einem Baubeschluss sichert Ihnen der Bundesrat zu! Wir werden nicht zulassen, dass durch unternehmerische Entscheide oder Handlungen von der einen oder von der anderen Seite Präjudizien geschaffen werden. Das gilt für die heute in Diskussion stehenden Alternativen – also Splügen oder Gotthardbasis –, und das würde auch gelten, wenn der eine oder andere ins Gespräch gebracht würde. Also gleich lange Spiesse im Sinne der Gleichbehandlung! Noch eine Bemerkung zu Ständerat Masoni: Wir hätten den Bericht zur «Unzeit» produziert am 7. September. Nein das war nicht so! Wir haben den Entscheid des Bundesrates, weil er etwas frühlingshaft Neues verkündete – eine Schwalbe macht noch keinen Sommer –, am 21. März 1983 der Öffentlichkeit präsentiert, am Tage des Frühlingsbeginns! Nur die gedruckte Botschaft trägt das Datum vom 7. September. Aber Sie als sehr sorgfältiger Parlamentarier haben am 21. März 1983 von allen Erwägungen, wie ich sie damals der Presse bekanntgab – es erschien auch in Presseorganen, die Ihnen im Tessin nahe stehen –, Kenntnis erhalten, und nicht erst im September!

Zur Enttäuschung im Tessin: Ich würde es tatsächlich nicht leicht nehmen, wenn die Tessiner enttäuscht wären. Aber ich muss Sie fragen: Besteht diese Enttäuschung meiner Tessiner Freunde darin, dass wir keine Milliardeninvestitionen auf unabsehbare Zukunft und auf Vorrat machen mit dem Risiko der Investitionsruinen als einzigem Bilanzwert? Oder besteht diese Enttäuschung darin, dass wir keinen rechtlich und politisch völlig unzweckmässigen und wertlosen, allenfalls sogar kontraproduktiven Linienwahlentscheid fällen? Oder besteht diese Enttäuschung darin, dass wir sagen: gleiche Spiesse?

Wir wenden uns nicht vom Gotthard ab. Die Bedeutung der Gotthardstrecke ist uns durchaus bekannt, aber es ist auch richtig, dass wir sagen «gleich lange Spiesse» auch für andere Varianten und damit das honorieren, was vor hundert Jahren versprochen wurde. Ein Bündner hat nicht nur ein gutes Gedächtnis, sondern auch ein Gewissen, das ihn verpflichtet, Versprechen einzuhalten.

Auf die Frage, ob wir ein Transitland bleiben wollen, sage ich Ihnen: Ja, das wollen wir. Aber wir verstehen uns nicht als Gratisanbieter für europäische «Transportzufälligkeiten», sondern möchten vielmehr erreichen, dass unser Angebot nicht nur verbucht, sondern auch benützt wird und damit einigermaßen Kostendeckung zu erwarten ist.

Sie haben gefragt, ob wie bereit seien, rechtzeitig Kapazitäten bereitzustellen. Ich habe das bereits beantwortet: Nach einer Vorlaufzeit von etwa fünf Jahren, zu welcher noch die Bauzeit hinzukommt, also insgesamt in etwa 20 Jahren, werden wir, soweit man das überhaupt beurteilen kann, nie zu spät kommen. Es ist undenkbar, dass so kurzfristig eine derartige Kapazitätsreserve, wie wir sie in den nächsten Jahren schaffen, nicht nur ausgeschöpft, sondern überfordert wird. Zu einer raschen Realisierung – ihr drittes Anliegen – sind wir dann bereit, wenn eine zuverlässige und auch eine optimistische Zukunftsbeurteilung eine solche als verantwortbar erscheinen lässt.

Der Bundesrat verzichtet nicht auf die Option einer weiteren Eisenbahnpenttransversale. Er resigniert auch in keiner Art und Weise, es geht nicht um Schwäche, um einen Nullentscheid, sondern schlicht und einfach um das, wovon wir nun seit zehn Jahren sprechen: um einen koordinierte Verkehrspolitik. Diese muss auf festem Boden aufgebaut werden. Binnenverkehr und Transitverkehr müssen aufeinander abgestimmt werden. Wir wollen nicht Investitionsspekulationen verfolgen, auf die Gefahr hin, dass wir dann Investitionsruinen haben. Wir wollen nicht Schnellzüge fahren und falsche Weichenstellungen in Kauf nehmen, um dann eines Tages Entgleisungen erleben zu müssen.

Eine letzte Bemerkung, ich habe sie schon im Nationalrat gemacht: Ich bedaure es für Sie, vielleicht sogar für mich, dass wir uns in dieser Sache kein Denkmal setzen können. Wir können keine Pioniertat begehen, aus dem einfachen Grunde, weil uns das unsere Vorfahren vor 100 Jahren abgenommen haben. Sie haben eine Pioniertat begangen, die Öffnung zwischen Nord und Süd, sie haben sich ein Denkmal gesetzt. Wir können heute nur noch weitermachen im Sinne einer realistischen Verkehrspolitik. Das ist die Meinung, die diesem Bericht des Bundesrates zugrundeliegt.

Ich möchte Sie bitten, ihn doch etwas wohlwollend zur Kenntnis zu nehmen.

Präsident: Der Rat hat somit von diesem Bericht Kenntnis genommen.

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.056

PTT. Voranschlag 1984. Nachtrag II

PTT. Budget 1984. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Oktober 1984

Message et projet d'arrêté du 31 octobre 1984

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Belser, Berichterstatter: Der Bundesrat beantragt in seiner Botschaft vom 31. Oktober 1984 über den zweiten Nachtrag zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe Ihre Zustimmung zu Zahlungskrediten von 116,3 Millionen und Verpflichtungskrediten von 13,2 Millionen Franken. Die Zahlungskredite verteilen sich zu 71,2 Millionen auf der Erfolgsrechnung und zu 45,1 Millionen Franken auf die Investitionen. Im Vordergrund stehen im Bereich der Erfolgsrechnung Ausgaben für die Personalversicherung, Einkauf der Teuerung,

und andere Sozialleistungen sowie für die elektrische Energie. Hier kam es zu unvorhergesehenen Preiserhöhungen. Demgegenüber entfallen die wichtigsten Posten bei den Investitionen, nämlich fast 40 Millionen auf Telefoneinrichtungen und 4 Millionen auf Bauvorhaben. Vor allem Telefoneinrichtungen erfreuen sich einer grossen Nachfrage.

Die Verpflichtungskredite für Liegenschaften verteilen sich wie folgt: Projektbedingte Zusatzkredite 330 000 Franken, teuerungsbedingte Zusatzkredite 451 000 Franken. Sodann wird hier ein neuer Verpflichtungskredit von 12,4 Millionen Franken für einen Umbau des heutigen Postcheckamtes in Luzern aufgeführt. Hier soll die bis jetzt in Mieträumen untergebrachte Kreispost- und Telefondirektion Unterkunft finden. Dieser Kredit ist deshalb etwas dringlich, weil man die Renovation dieses Gebäudes bis zu den 600-Jahr-Feiern in Luzern abgeschlossen haben will.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, den Bundesbeschluss über den zweiten Nachtrag zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1984 gutzuheissen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–3

Titre et préambule, art. 1–3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.057

SBB. Voranschlag 1985

CFF. Budget 1985

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Oktober 1984 (BBI III, 970)

Message et projet d'arrêté du 31 octobre 1984 (FF III, 982)

Voranschlag und Kurzfristplan der SBB vom 4. Oktober 1984

Budget et plan à court terme des CFF du 4 octobre 1984

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

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Piller, Weber)

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Budget 1985 ohne Tarifierhöhung vorzulegen und eine Abgeltung für den entsprechenden Ertragsausfall vorzuschlagen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Piller, Weber)

Renvoi au Conseil fédéral avec le mandat de présenter un budget pour 1985 sans augmentation des tarifs et de proposer une indemnisation pour la perte de recettes correspondantes.

Cavelty, Berichterstatter: Das Budget der SBB gab als solches in der Verkehrskommission nicht viel zu reden. Diskutiert wurde beinahe ausschliesslich über die Frage der vorgesehenen Tarifierhöhung, auf die ich am Schluss meines Referates zurückkomme.

Zum Budget: Es bleibt, in wenigen Worten gesagt, ungefähr bei den Ergebnissen von 1983 und 1984, bei einem Defizit von 420,8 Millionen Franken. Nicht inbegriffen sind darin die Leistungen der öffentlichen Hand aus anderen Titeln, namentlich aus dem Leistungsauftrag, was hier *pro memoria* gesagt sei.

Es bleibt also pro 1985 und gemäss Kurzfristplan auch für die folgenden Jahre bei den tiefen Zahlen. Wunder sind keine vorgesehen, und ohne solche scheint eine wesentliche Sanierung der Bahnergebnisse in absehbarer Zeit nicht möglich zu sein, Expertisen hin oder her.

Der Bundesrat stellt ohne Beschönigungsversuche fest, dass das Ziel des Leistungsauftrages 1982, nämlich eine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Resultate, nicht erreicht wird, und dies trotz intensiver Arbeit der SBB im Rahmen des Aktionsprogramms und der darin vorgesehenen Kostensenkungen und Ertragssteigerungen.

Der entscheidende Grund für die gegenwärtige Situation liegt gemäss bundesrätlichen Feststellungen in den Konkurrenzbedingungen auf dem Verkehrsmarkt, die sich für die Bahnen laufend verschlechtert haben. Die Anstrengungen der Bahn im Personenverkehr mit dem Taktfahrplan sind wenigstens insofern positiv, als sie den Abwärtstrend aufgehalten haben. Die Ergebnisse auf dem Gütersektor mit dem Cargo-Domizil bleiben noch abzuwarten. Grosse Hoffnungen beruhen auf der Bahn 2000. Alle diese Massnahmen zeigen, wie sich die Bahnen nach Kräften und mit Geschick im Rahmen des Möglichen zu wehren versuchen. Ob ganzseitige Inserate, wie heute in der «NZZ», mehr der Zeitung oder mehr der Bahn guttun, ist nicht von mir zu untersuchen. Hoffen wir, dass beide davon profitieren!

Was Sorge bereitet, ist die tiefgehende Veränderung bezüglich der Kostendeckungsgrade: So wies der Wagenladungsverkehr noch 1960 einen Deckungsgrad von 154 Prozent auf und konnte damit den «Fehl-»deckungsgrad des Stückgutverkehrs mehr als kompensieren. 1974 schon deckte er aber letztmals nur noch die eigenen vollen Kosten. Seither ist er weiter gesunken: bis auf 72 Prozent im Jahre 1983. Wichtigster Grund für diese Verschiebungen sind die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem. Der Bau von Autobahnen im In- und Ausland hat die Konkurrenzfähigkeit des Strassengüterverkehrs laufend erhöht und damit grosse Einbrüche in den Langstreckenverkehr gebracht, der bisher Domäne der Eisenbahn war.

War es in dieser Situation nicht dringend notwendig, aus verkehrspolitischen Erwägungen eine Schwerverkehrsabgabe einzuführen? Fallen damit die Angriffe der Interessenvertreter auf Bundesrat und Behörden, welche die Verkehrsabgaben befürwortet haben, nicht auf die Angreifer zurück? Mutet es nicht geradezu als Provokation an, wenn mit unverkennbaren Drohungen einseitige Bevorzugungen des Lastwagenverkehrs, wie zum Beispiel massive Erhöhungen der zulässigen Tonnagen oder Rückzahlung der Schwerverkehrsabgabe, gefordert werden? Mir scheint es nötig, dass wir in dieser Situation, im Wissen um den Wert des öffentlichen Verkehrs, mit Blick auf Mensch und Umwelt, dem Bundesrat den Rücken stärken gegen Angriffe im Inland und solche aus dem Ausland. Dort pflegt man uns aus gewisser ministerieller Sicht als «drollige Eidgenossen» – denen man es zeigen muss, wie man sich zu verhalten habe – zu betrachten.

Nach diesem kurzen Blick auf diese Zusammenhänge noch einige Zahlenvergleiche aus dem Budget:

Es wird trotz teuerungsbedingter Tarifierhöhung mit einer gleichbleibenden Personenfrequenz und mit einer um 4,6 Prozent erhöhten Transportmenge gerechnet. Der daraus entstehende Mehrertrag wird durch die teuerungsbedingten Mehrkosten wegkompensiert.

Vom gesamten Aufwand 1985 fallen 59 Prozent auf das Personal. Was den Personalbestand betrifft, ist zu sagen,

PTT. Voranschlag 1984. Nachtrag II

PTT. Budget 1984. Supplément II

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.056
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1984 - 09:00
Date	
Data	
Seite	607-608
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 088

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.