

Genesis dieser ganzen AKV-Angelegenheit, dass es sich um Kreditvereinbarungen handle. Kreditvereinbarungen, die in den sechziger Jahren nötig geworden waren, weil der Währungsfonds in echte Liquiditätsschwierigkeiten geriet, vor allem damals, als sein Hauptmitgliedstaat Amerika auch von seinen Ziehungsrechten Gebrauch machte. Es kam dann zu dieser Ausweitung, nach der guten Idee, Allgemeine Kreditvereinbarungen könnten refinanzieren; so sicherte man sich die Partnerschaft von zehn Industriestaaten. Wir wären nun der elfte.

Damit übergeben wir aber nicht 2,3 Milliarden Franken à fonds perdu, sondern damit schaffen wir einen Spielraum in dieser Grössenordnung, wie die beiden Referenten gesagt haben. Im Einzelfall soll durch unsere Delegation entschieden werden, ob wir nun zur Refinanzierung des Währungsfonds mit einem Teilbetrag aus diesen 2,3 Milliarden beitragen wollen oder nicht. Also ist der Begriff der Kreditvereinbarung am deutlichsten, um die Frage «Internationale Organisation, ja oder nein?» zu beantworten. Der englische Ausdruck «General Arrangements to Borrow» gibt ebenfalls ganz eindeutig Antwort auf die Frage «De quoi s'agit-il?» Wenn man die Funktion der AKV betrachtet, begreift man auch, weshalb das keine internationale Organisation sein muss. Die betreffenden Länder bzw. ihre Delegationen (einzelne schicken ihre Notenbankgouverneure) treffen sich, sprechen die entsprechenden Probleme miteinander ab, suchen nach Lösungen, prüfen die zweckmässigste Finanzierungshilfe.

Auf die Grundfrage, wie sie Herr Borel gestellt hat – «Müssen wir nicht nach Artikel 89 BV das fakultative Referendum wählen?» – darf ich zur Antwort geben: Wir müssten es dann tun, wenn wir diesen Beitritt zu den AKV dem Beitritt zu einer internationalen Organisation gleichsetzen würden. Dadurch, dass wir uns bereiterklären, unter noch vorbehaltenen Bedingungen zu kreditieren, fassen wir im Grunde genommen einen «vorbehaltenen» Entschluss. Es fliessen uns nicht einfach 2,3 Milliarden Franken weg.

Ich erkenne dabei, wie der Rapporteur welscher Zunge, einen Zusammenhang mit dem viel bedeutsameren Problem, ob wir dem Währungsfonds beitreten wollen. Wenn diese Frage in Form einer Botschaft an die eidgenössischen Räte gerichtet werden soll – zu gegebener Zeit –, dann wird der Artikel 89 BV sicher seine volle Tragweite in dem Sinne haben, als man dort von einer internationalen Organisation sprechen muss, weil sie eigene Entscheidungsgremien kennt und weil sie diese Verträge mit den Staaten aushandelt, wie ich es Ihnen gestern und heute erklären konnte.

Es liegt mir sehr viel daran, die Suchenden unter Ihnen von diesem Sachverhalt noch einmal in Kenntnis zu setzen. Wir kneifen also nicht, sondern wir möchten klar sagen: Jetzt geht es um Kreditvereinbarungen. Wir sind bereit, solche zu tätigen – wenn gewisse Bedingungen vorliegen – bis zu einer maximalen Grössenordnung von 2,3 Milliarden; wir partizipieren. Aber der Zehnerklub, das ist bezeichnenderweise seine Umschreibung im deutschen Sprachgebrauch, ist eine sehr lose Gruppe von bisher zehn Staaten (neu elf, wenn wir beitreten), die diese Kredite sprechen oder aber nicht sprechen. Mit anderen Worten entscheiden sie über Darlehensaufnahmen, die für die Finanzierung von Krediten an die Teilnehmerstaaten besorgt sind.

Wenn ich so geantwortet habe, versteht Herr Borel, dass ich – obwohl er den Artikel 89 erneut sehr fundiert beleuchtet hat – aus der Sicht der Regierung den Fall von Absatz 3b nicht als gegeben erachte. Darüber hinaus stellt sich auch die Frage, die Herr Bäumlin aufgeworfen hat; er hat ja bewusst nicht nur juristisch argumentiert und erwähnte zum Beispiel, das sei von sehr grosser Bedeutung für unser Volk, le Centre patronal und andere gäben dem noch mehr Gewicht als dem Beitritt zur UNO. Herr Jaeger operierte ähnlich, wenn er sagte, es sei bezeichnend, dass unser Volk, wenn es sich um etwas kümmert, nicht mitsprechen kann. Er sprach von Resignation, die er vor den Wahlen zu erkennen glaubte. Ich bin der Meinung, dass wir die Verfassung nicht lust- oder unlustbezogen interpretieren können, sondern feststellen müssen, ob die Voraussetzungen gegeben

sind oder nicht. Vielleicht gehört zu der von Herrn Jaeger verspürten Gefühlslage auch, dass dieses gleiche Volk von uns verlangt, klare Verantwortungen zu übernehmen. Wenn die Voraussetzung für Artikel 89 Absatz 3b nicht gegeben ist – ich glaube, hier sind Herr Borel und ich wieder einig, auch wenn wir die Lage verschieden beurteilen –, darf ich als Vertreter des Bundesrates nicht einfach sagen: Wir unterstellen den Beschluss trotzdem dem fakultativen Referendum. Sonst hätte die Verfassungsnorm keinen Sinn. Diesen Opportunismusentscheid möchte ich nicht auf mich nehmen.

Ich darf Herrn Bäumlin aber beruhigen: Die Debatten von gestern und heute haben doch bewiesen, dass wir über Grundsätzliches sehr wohl diskutieren können. Vermutlich werden wir es bei anderer Gelegenheit in dieser Legislaturperiode ebenfalls tun müssen, damit Ur-Anliegen von Ihnen – aber auch Anliegen der Regierung und des Volkes – zur Diskussion gestellt und Lösungen entgegengeführt werden können.

Fazit: Die rechtlichen Voraussetzungen für eine Unterstellung des Beschlusses unter das fakultative Referendum erscheinen dem Bundesrat als nicht gegeben. Aus diesen Gründen ersuche ich Sie, mit dem Bundesrat und der Kommission auf eine Unterstellung unter das fakultative Referendum zu verzichten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	88 Stimmen
Für die Anträge Herzog/Borel	53 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussesentwurfes	89 Stimmen
Dagegen	37 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

83.057

SBB. Voranschlag 1984 CFF. Budget 1984

Botschaft und Beschlussentwurf vom 2. November 1983 (BBI IV 175)
Message et projet d'arrêté du 2 novembre 1983 (FF IV 183)

Voranschlag der SBB vom 5. Oktober 1983
Budget des CFF du 5 octobre 1983

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

Vetsch, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat den Voranschlag 1984 der SBB beraten. Anstelle des aus unserem Rat zurückgetretenen Präsidenten hat mich die Kommission als Berichterstatter bezeichnet.

Im Rahmen der Neugestaltung des Finanz- und Rechnungswesens der SBB erscheint der Voranschlag 1984 erstmals in der Form der Unternehmensrechnung. Sie umfasst die Erfolgs- und Investitionsrechnung und soll bessere Informationen für die Führung der Unternehmung sowie die Berichterstattung liefern. Ich zitiere aus dem SBB-Bericht: «Durch ihren klaren und übersichtlichen Aufbau ermöglicht sie eine einfachere und verständlichere Präsentation des Voranschlags und der Jahresrechnung.» Wir begrüßen diese Verbesserung und hoffen, dass Sie diese beim Stu-

dium auch als solche empfunden haben. Ganz besonders erwarten wir aber, dass diesen Neuerungen weitere positive Führungsentscheide folgen werden. Uns interessiert mehr als die Form der Rechnung deren Resultat. Dieses ist mit einem zu erwartenden Defizit von 462 Millionen Franken leider nach wie vor unbefriedigend. Immerhin ist es um 36 Millionen Franken tiefer als der Fehlbetrag des Jahres 1982 und liegt auch unter dem zu erwartenden Fehlbetrag des Jahres 1983, der den veranschlagten Ausgabenüberschuss von 387 Millionen Franken um weit mehr als 100 Millionen Franken übersteigen wird.

Der Aufwand steigt gegenüber 1982 um rund 5 Prozent auf 4131 Millionen Franken, der Ertrag erfreulicherweise um etwas mehr, nämlich um 6,5 Prozent auf 3668 Millionen Franken. Wenn diese Tendenz nicht nur eingehalten, sondern noch verstärkt werden kann, kommen wir dem gesteckten Ziel näher. Darauf müssen wir alle unsere Anstrengungen ausrichten: Optimale und sinnvolle Verkehrsbedienung, Abgeltung der echten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und ausgeglichene Rechnung.

Beim Personenverkehr wird eine mengenmässige Zunahme um 2,3 Prozent, in Personenkilometern ausgedrückt um 3,8 Prozent erwartet. Dies vor allem als Auswirkung des Taktfahrplanes, der zwar auf der Kostenseite, aber noch nicht auf der Ertragsseite die Erwartungen ganz erfüllt.

Im Güterverkehr wird mit einem konjunkturbedingten Rückgang der Transportmenge um 3 Prozent, im Transitverkehr sogar mit 10 Prozent gerechnet. Die budgetierten Mehreinnahmen von 117 Millionen Franken im Personenverkehr und 59 Millionen im Güterverkehr müssen grösstenteils durch teuerungsbedingte Tarifanpassungen eingebracht werden. Die Finanzhilfe des Bundes für den Stückgutverkehr wird gemäss Leistungsauftrag pro 1984 um weitere 25 Millionen auf 100 Millionen reduziert. Durch eine flexiblere Preispolitik und ein offensives Marketing müssen für den schienengerechten Verkehr Marktanteile gewonnen werden können. Vom Umsteigen auf den vielgerühmten, umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr ist leider noch wenig zu spüren.

Wir müssen den SBB auch zugestehen, dass sie durch Rationalisierung ihre Konkurrenzfähigkeit gezielt verbessern. In diesem Sinne ist ein Konzept ausgearbeitet worden, das im Stückgutverkehr Verbesserungen von 55 Millionen bringen soll. Es basiert auf einer Reduktion der Annahme- und Umladestellen. Das Konzept ist in der Entscheidungsphase und wurde diskutiert und kritisiert. Es zielt aber in die richtige Richtung.

Gefördert durch Massnahmen im Rahmen des Aktionsprogrammes 1982/1984 kann der Personalbestand gegenüber 1982 um 712 Stellen reduziert werden. Dies zeigt, dass zuständigenorts doch ernsthaft Verbesserungen angestrebt und realisiert werden. Wir wären zwar in der jetzigen Zeit froh, die SBB könnten den Personalbestand halten oder gar erhöhen. Das ist leider in dieser gedrückten Marktlage aber nicht möglich.

Die Entwicklung des Huckepackverkehrs entspricht nicht den Erwartungen, weshalb die hierfür geführte Sonderrechnung ein wesentlich schlechteres Resultat zeigt, als ursprünglich angenommen. Deshalb ist die gemäss Leistungsauftrag vorgesehene Starthilfe im Voranschlag 1984 mit 18 Millionen Franken eingesetzt, gegenüber 10 Millionen im Jahre 1982 und 8 Millionen im laufenden Jahr. Der kombinierte Verkehr muss nachdrücklich gefördert werden. Das entspricht dem Willen des Leistungsauftrages, damit vor allem die Transitbrummer von unseren Strassen mehr auf die Schiene umsteigen.

Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bund beträgt 1984 nach Voranschlag 659 Millionen Franken, gegenüber 618 Millionen im laufenden Jahr und 610 Millionen im Jahre 1982. Für den regionalen Personenverkehr wird die Abgeltung von 460 Millionen im Jahr 1982 über 493 Millionen im laufenden Jahr auf 559 Millionen Franken erhöht; im Stückgutverkehr – wie bereits gesagt – von 125 Millionen auf 100 Millionen reduziert. Per Saldo bleibt aber eine ganz wesentliche Erhöhung der Abgeltung. Diese Zahlen verdeutlichen die massive Unterstützung des

SBB-Regionalverkehrs durch den Bund. Von einem Abbau kann zurzeit keine Rede sein, wie dies in der Fernsehsendung «Kassensturz» vom 14. November glauben gemacht wurde. Es ist Sache des nächsten Leistungsauftrages, den Umfang des regionalen Personenverkehrs zu bestimmen und die ungedeckten Kosten weiterhin abzudecken. Dass Alternativen studiert werden, darf der Generaldirektion SBB und dem Verwaltungsrat nicht zum Vorwurf gemacht werden. Das gehört zu ihren Pflichten.

Gestützt auf die Motion beider Räte vom März dieses Jahres erstattet uns der Bundesrat Bericht und Antrag über die mittelfristigen Bedürfnisse an neuen Personenwagen und den Ersatz der reparaturbedürftigen Einheitswagen III. In der Verkehrskommission ist die Frage gestellt worden, wo die Verantwortlichkeit für das technische Ungenügen der Einheitswagen III liege. Dies sei im nachhinein schwierig festzustellen, wurde uns gesagt. Die SBB haben die EW III zusammen mit der Privatindustrie entwickelt. Die Expertise Hayek hat festgestellt, dass das Verhältnis der Zusammenarbeit zwischen SBB-Ingenieuren und Waggonbau-Firmen nicht optimal und die Zuständigkeiten und Pflichtenhefte nicht klar genug ausgeschieden seien. Das Verhältnis Auftraggeber und Auftragnehmer muss in Zukunft konsequenter geordnet werden. Aus unternehmerischen wie auch aus beschäftigungspolitischen Gründen ist eine sofortige Bestellung von weiteren 50 EW IV zu bejahen.

Erstmals wird uns von den SBB ein mittelfristiger Finanz- und Investitionsplan konkret für die Jahre 1985 und 1986 vorgelegt, wie dies der Artikel 8 des Leistungsauftrages 1982 vorschreibt. Da wichtige Entscheide insbesondere in den Bereichen Wagenladungs- und Stückgutverkehr noch ausstehen, kann zurzeit eine konkret abgestützte mehrjährige Kapazitäts- und Investitionsplanung noch nicht vorgelegt werden. Die Planzahlen basieren auf einer Jahresteuierung von 3,5 Prozent. Aufwand und Ertrag steigen gleichmässig um 3,8 bzw. 3,9 Prozent, was in etwa gleichbleibende Defizite von 470 bis 490 Millionen Franken zur Folge hat. Die eingeplanten Verkehrsmengen zeigen schwache Zuwachsraten. Sie sollten mehr gesteigert werden können, damit die Defizite sinken.

Im Bericht wird festgestellt, dass die Investitionen der Verkehrsentwicklung angepasst und auf ein wirtschaftlich tragbares Mass ausgerichtet werden müssen. Deshalb seien sie nach Möglichkeit für das Jahr 1985 von 947 auf 900 Millionen Franken zu senken. Da haben wir jetzt bereits die Divergenz zwischen Plan- und Budgetzahlen für das Jahr 1985. Man ist also bemüht, die Planzahlen noch zu reduzieren, und dieser politische Wille ist am Platze und zu anerkennen. Diese Anpassung an die Verkehrsentwicklung einerseits und das für die Unternehmung wirtschaftlich Tragbare andererseits kann aber zu einem ernsthaften Zielkonflikt führen. Sicher dürfen wir die Investitionen nicht so kürzen, dass sie den Bedürfnissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Bundesbahn der Zukunft nicht mehr genügen. In eine derart kurzsichtige Politik dürften wir nicht verfallen.

Der Antrag von Kollege Röthlin, den Finanz- und Investitionsplan 1985/86 an die Verkehrskommission zurückzuweisen, kommt etwas unerwartet, nachdem Kollege Röthlin in der Verkehrskommission keine Anträge gestellt hat. Eine Rückweisung scheint mir – ohne dass ich die Begründung von Herrn Kollege Röthlin gehört hätte – nicht sinnvoll, nachdem wir daran nichts Verbindliches ändern können und diesen Richtplan nur zur Kenntnis zu nehmen haben, und nachdem auch klare Zielvorgaben durch den Leistungsauftrag ohnehin bestehen und eine neue Planung bereits wieder mit dem nächsten Budget 1985 – also in einem Jahr – vorgelegt werden muss, gestützt auf wichtige Entscheide, die jetzt noch ausstehen. Wir bekommen aber noch eine Begründung von Herrn Kollege Röthlin, die wir aufmerksam anhören werden.

Ich beantrage Ihnen namens der einstimmigen Verkehrskommission, bei einer Enthaltung, Annahme des Bundesbeschlusses.

M. Houmard, rapporteur: La Commission des transports a examiné, le 14 novembre de cette année, le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984. Un nouveau système de gestion financière et de comptabilité ayant été introduit aux CFF, le budget de 1984 paraît pour la première fois sous une forme différente. Il est subdivisé en un compte de résultats et en un compte des investissements. Le nouveau compte de résultats n'est plus divisé en compte d'exploitation et compte de profits et pertes. Tous les éléments influençant l'exercice sont classés d'après la nature des charges et des produits.

Le compte des résultats prévoit des charges de 4131 millions de francs et des produits de l'ordre 3668 millions, donc un excédent de dépenses de 462 millions. La Confédération a renoncé, dans son budget de 1984, à incorporer le renchérissement dans le gain assuré. Or, les CFF avaient prévu cette intégration. Afin d'aboutir à une politique budgétaire uniforme pour la Confédération et ses entreprises, il y a donc lieu de biffer également dans le budget des Chemins de fer fédéraux le montant de 25,4 millions de francs inscrit au titre de l'incorporation du renchérissement. Cela étant, le déficit se réduit à 437,2 millions. Ce montant est manifestement excessif, il doit être diminué à moyen terme, car enfin, il ne faut pas oublier que la Confédération verse près de 560 millions de francs pour les prestations de service public sur le plan du transport régional des voyageurs. La Confédération apporte également une aide financière pour le trafic de détail de 100 millions et une aide semblable de 18 millions pour le ferroutage. Si l'on ajoute l'intérêt du capital de dotation qui avait été porté à 3 milliards, on obtient un montant total des prestations fédérales égal à 1347 millions de francs. On ne peut donc pas prétendre que la Confédération se désintéresse du trafic régional ou ne soutienne pas le transport des marchandises par les transports publics.

Si l'on examine le compte des transports de voyageurs sur de longues distances, on constate que les frais ne sont couverts qu'à raison de 87 pour cent en 1982. Cela tient au fait que l'horaire cadencé, appliqué depuis le mois de mai 1982, a provoqué une augmentation de 20 pour cent des trains-kilomètres, alors que les recettes n'augmentent que très lentement. On constate en outre qu'il est toujours plus difficile de reporter le renchérissement sur les usagers. La Direction générale des chemins de fer fédéraux essaie d'augmenter la part du trafic voyageurs. Citons à titre d'exemples le raccordement au réseau français de trains à grande vitesse par Berne et Neuchâtel dès janvier 1984, ou la vente d'abonnements généraux transmissibles à des entreprises, l'institution d'un abonnement mi-tarif à moitié prix pour les navetteurs ainsi que celle de billets pour petits groupes.

Dans le trafic des marchandises, on constate une couverture des frais de 68 pour cent pour les wagons complets, calculés au tarif habituel et 38 pour cent seulement pour le trafic de détail. La Direction des Chemins de fer fédéraux essaie d'augmenter la part du trafic par wagons complets en appliquant une politique modérée en matière tarifaire. Toutefois si le taux de couverture doit être amélioré ou au minimum maintenu, il semble que les tarifs devront être majorés de 4 pour cent à partir du 1^{er} janvier 1984. Le département appuie les efforts de la Direction des Chemins de fer fédéraux pour augmenter la part du trafic par wagons complets. Par lettre du 19 octobre, le conseiller fédéral Schlumpf a invité les gouvernements des cantons à prendre des dispositions visant à encourager la construction de voies de raccordement ou à favoriser l'adoption de mesures y relatives. Les voies de raccordement seraient naturellement un moyen de favoriser les transports des chemins de fer, certaines compagnies privées l'ont compris depuis longtemps, elles offrent la première étude d'aménagement à des conditions tout à fait exceptionnelles, souvent même gratuitement comme service à la clientèle.

L'aide financière que la Confédération accorde aux Chemins de fer fédéraux pour le trafic de détail sera abaissée comme nous l'avons vu l'année prochaine à 100 millions de francs, alors qu'elle a été de 125 millions en 1983. Cela

correspond aux charges imposées par le mandat des prestations de 1983. La direction espère, par des mesures de rationalisation, améliorer le résultat de 55 millions. Cette diminution de frais est due essentiellement à une réduction du nombre de stations de transbordement. Le conseil d'administration devra encore se prononcer à ce sujet.

Les investissements prévus dans le budget établi par les Chemins de fer fédéraux illustrent la volonté de favoriser le développement des transports publics. Le compte des investissements, établi pour la première fois selon la nature des charges et des produits, comporte des dépenses pour 1 milliard 79 millions de francs. Après déduction des participations de tiers et de diverses recettes figurant dans les produits accessoires (166,9 millions), les mises de fonds nettes s'élèvent à 913 millions, dont 101 millions sont comptabilisés comme gros entretien à la charge du compte de résultats d'entreprise et 812 millions comme augmentation de l'actif du compte des immobilisations.

Abstraction faite des transferts occasionnés par le nouveau système comptable, les dépenses globales d'investissements dépassent de 114 millions, c'est-à-dire plus 12,8 pour cent, celles qui ont été enregistrées dans les comptes de 1982. Ces chiffres démontrent que les Chemins de fer fédéraux consentent de gros investissements; ceux-ci doivent toutefois être faits à bon escient afin d'améliorer la rentabilité.

Je n'inclus donc pas dans ce raisonnement les nouvelles transversales ferroviaires. Ces grands projets devront faire l'objet d'études plus poussées, tant il est vrai qu'ils ne résoudre pas tous les problèmes de nos Chemins de fer fédéraux. La commission est d'avis que les investissements doivent surtout permettre d'augmenter l'attractivité des CFF pour favoriser leur rentabilité. C'est à notre avis la seule manière de ne pas augmenter le fossé entre les recettes et les dépenses.

J'en arrive à l'acquisition de voitures à voyageurs. Conformément à la demande exprimée dans une motion adoptée par les Chambres, le message du Conseil fédéral contient un chapitre consacré à l'acquisition de nouvelles voitures unifiées du type III. Une enquête menée par les CFF a confirmé qu'il est souhaitable que ces voitures unifiées du type III soient remplacées avant les prochaines révisions principales, leur emploi sur les lignes intervilles ne donnant pas satisfaction. Les défauts sont de trois ordres; d'une part la climatisation, nous l'avons entendu dans la presse cet été, ne donne pas satisfaction. Ce défaut est un désagrément certain pour l'utilisateur des transports publics. Toutefois le défaut en lui-même est à relativiser en période normale puisqu'un nettoyage plus fréquent des installations permet d'y remédier partiellement. Un autre défaut est à signaler au niveau des boggies qui ont tendance à geler en hiver et perturbent la marche.

Ces voitures ont été construites en aluminium à petit profil. La conception des caisses de voiture en aluminium se révèle n'être pas satisfaisante du tout, le matériel se fatiguant prématurément.

Si ces voitures sont maintenues pour le trafic des voyageurs sur de longues distances, il faudrait envisager des révisions importantes dès 1988. Ces remises en état coûteraient plus de 400 000 francs par voiture, si bien que l'adoption de cette solution est pratiquement impensable. Aussi la Direction des CFF prévoit-elle d'affecter ces voitures de couleur rouge et beige à des lignes d'importance secondaire. L'enquête démontre que ces voitures supportent mal la grande vitesse et surtout mal les croisements à vitesses élevées. Comme ces voitures sont utilisées sur les lignes peu rentables, la Direction des CFF devra procéder à un amortissement spécial. Les voitures unifiées du type III nous laissent donc un mauvais souvenir, d'autant plus que la responsabilité de la conception de ces voitures n'est, de l'avis même des CFF, pas clairement définie. Le cahier des charges prévoit en effet une collaboration entre les CFF et l'industrie privée, collaboration peu adéquate.

Les CFF prévoient le remplacement des 72 voitures unifiées du type III par 50 voitures du type IV, qui pourraient être

livrées à partir de 1986. Un certain nombre d'entre elles sont déjà actuellement en service.

En ce qui concerne le plan financier et le plan des investissements, il était prévu dans le mandat de prestations de 1982 qu'un plan à moyen terme serait présenté chaque année à l'Assemblée fédérale (art. 8 de l'arrêté fédéral). Ce plan doit notamment renseigner

- a. Sur les objectifs de l'entreprise, y compris sur la planification de ses capacités;
- b. Sur les investissements requis pour atteindre ces objectifs et sur leur financement
- c. Sur la planification financière.

Le plan financier et le plan des investissements pour 1985 et 1986 sont donc soumis à notre examen. Ils ne contiennent à l'heure actuelle qu'une petite partie des informations requises par le Parlement. Cela tient au fait que l'enquête menée dans certains secteurs essentiels tels que celui du trafic de détail n'est pas encore terminée. Tant que les objectifs à atteindre dans ces secteurs ne sont pas fixés, on manque des données fondamentales pour procéder à la planification des capacités, pour prendre les décisions qui en découlent en matière d'investissements et pour établir le plan financier.

Notre commission vous propose à l'unanimité d'approuver le budget et de prendre acte du plan financier et de celui des investissements.

M. Desponds, président de la Direction générale des CFF, a rappelé devant la commission les mesures prévues par la Direciton en vue d'améliorer les résultats. Ces efforts se manifestent notamment par la réalisation du programme d'action, par l'amélioration et la réorientation de l'offre et par une mise à profit méthodique des possibilités d'adaptation de prix. Il nous a révélé également les efforts consentis dans le domaine tarifaire par la SNCF comme les Chemins de fer allemands pour devenir plus attractifs dans le domaine des transports.

Parmi les projets qui figurent dans le programme d'action, M. Desponds nous a affirmé que certains étaient déjà achevés ou très avancés.

Il s'agit en particulier de la formulation d'une nouvelle stratégie des investissements, de l'extension du marketing, de la nouvelle réglementation des tâches (attribution du conseil d'administration), de la révision de l'organisation des services centraux et de diverses mesures de rationalisation).

On a fait appel, comme chacun le sait, à l'entreprise Hayek pour la réorganisation des services centraux.

Parmi les différents points – 130 points névralgiques ont été décelés – les deux tiers environ sont actuellement traités. Parmi les plus importants, il convient de mentionner la révision de l'ensemble du système d'achat et celle de la gestion du secteur immobilier. De plus, l'enquête menée à la Direction générale a été étendue aux directions d'arrondissement, celle de Lucerne faisant fonction d'arrondissement pilote.

Nous l'avons dit, la commission vous demande de persévérer dans l'effort engagé pour soutenir les CFF. Elle l'a fait consciente de la volonté exprimée au plus haut niveau de suivre l'évolution de près. C'est dans cet esprit que la commission vous propose d'approuver le budget des CFF et de prendre acte du plan financier et du plan d'investissements.

Ammann-St. Gallen: Nach bald acht Jahren eidgenössischer Verkehrspolitik habe ich längst jede Hoffnung auf irgendwelche Höhenflüge aufgegeben. Trotzdem hat mich die vorliegende Botschaft des Bundesrates beim näheren Studium erstaunt und schockiert. Was vor uns liegt, ist meines Erachtens – in Anlehnung an Gutenberg – nichts anderes als eine «Bleiwüste der Resignation». Seitenlang lese ich von der neuen Unternehmungserfolgs- und Investitionsrechnung, von Starthilfen, Ergebnisverbesserungen sowie Deckungsbeiträgen, von Substanzerhaltung, Stagnation und von der hehren unternehmerischen Freiheit. Doch nirgends steht ein noch so bescheidener Satz von einer

menschen- und umweltfreundlichen Verkehrspolitik. Das Waldsterben scheint geradezu auf einem anderen Planeten stattzufinden! Man muss weiterblättern bis auf Seite 10 des Finanz- und Investitionsplans, um aufgeklärt zu werden. Dort meint der Verwaltungsrat, übrigens zu Recht: «Leider hat auch die Politik nicht vermocht, der sich ständig verschlechternden Wettbewerbslage der Bahnen durch verkehrspolitische Massnahmen entgegenzusteuern.» Da fehlt doch nur noch das «Amen» wie in der Kirche.

Im Ernst: Nebst den unternehmerischen Zielsetzungen der SBB fehlt ein weiteres Kapitel, nämlich dasjenige über die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Regierung. Sie werden mir entgegen, das sei in der GVK oder sonstwo zu finden . . . Kann sein. Aber das ist ja gerade der entscheidende Mangel. Es ist uns zwar (mühsam genug) gelungen, das sektorielle Denken «hier Strasse, dort Schiene» teilweise zu überwinden. Sogar die SBB-Kommission nennt sich seit geraumer Zeit vielsagend Verkehrskommission. Doch den Sprung in eine departementsübergreifende, koordinierende Gesamtschau haben wir immer noch nicht geschafft. Und so betreiben wir denn weiterhin frisch-fröhlich Raumplanung, Landesversorgung, Energiepolitik und Umweltschutz unter Ausklammerung des Verkehrs. Das aber ist in höchstem Masse unglauwbüdig. Nur so war es möglich, dass der vielzitierte Leistungsauftrag von einer genialen Idee zu einem über weite Strecken recht kurzsichtigen, rein betriebswirtschaftlichen Forderungskatalog degenerieren konnte. Mit unserer Motion vom 23. Juni verlangen wir deshalb eine Überprüfung und Revision dieses Bundesbeschlusses.

Nicht länger sollten auch die Investitionen, die beim vorliegenden Budget erneut auf Sparflamme stehen, so einseitig auf die Ballungsgebiete Zürich (S-Bahn) und Genf (Flughafenanschluss) verteilt werden. Dieser Konzentration steht andererseits eine schleichende Aushöhlung, Entwertung und die schliessliche Umwandlung vieler Landstationen und Regionallinien gegenüber. Vorläufiger Höhepunkt dieses Schrumpfungsprozesses – ich vermeide in diesem Zusammenhang bewusst das missverständliche Wort «gesund» – sind das neue Stückgutkonzept und die Wiederaufnahme des berüchtigten Berichtes 77. Beiden gemeinsam ist eine verhängnisvolle und gerade heute völlig unerwünschte Verkehrsumlagerung von der Schiene auf die Strasse. Beim Stückgut geht es vorab um etwa 200 000 Gütertonnen und rund 1000 Arbeitsplätze. Doch mit dem Rückzug vom Markte – 407 der 550 Bahnhöfe sollen für diese Verkehrsart geschlossen werden – geht auch der direkte Kontakt zum Kunden verloren. Wenn die Ware erst einmal auf dem Lastwagen ist, bleibt sie dort. Auch die für die Bahnen interessanteren Wagenladungen werden damit gefährdet.

Verhandlungen mit dem privaten Transportgewerbe haben dabei gezeigt, dass dieses nicht bereit ist, den SBB als Kompensation für den abgetretenen Stückgutverkehr anderen, wesensgerechten Verkehr zu überlassen. Im Zeitalter des Waldsterbens kann die Frage der Verkehrsteilung aber nicht mehr den Dschungelgesetzen des Marktes überlassen bleiben! Wir fordern den Bundesrat auf, dafür zu sorgen, dass zusammen mit den Kunden und Sozialpartnern eine schienenfreundlichere Variante gewählt wird. Anderenfalls möchten wir von ihm wissen, welche neuen Schienentransporte als Kompensation vorgesehen sind, damit die Versprechen aller Parteien im Vorfeld der vergangenen Wahlen zum Umweltschutz keine Lippenbekenntnisse bleiben.

Der von den SBB mit der Überprüfung der Betriebsgestaltung eingeleitete Dienstleistungsabbau auf Regionallinien steht übrigens ebenso in Konkurrenz zu anderen Zielsetzungen des Bundes. Entgegen allen Bemühungen, zum Beispiel im Rahmen des Investitionshilfegesetzes und des Bundesbeschlusses über die bedrohten Regionen, wird diese Ausverkaufspolitik der SBB letztlich zu einem Instrument der Zerstörung unserer kleinräumigen regionalen Strukturen und zum Schaden der geplagten Umwelt. Die rein betriebswirtschaftliche Optik der SBB steht damit in Konkurrenz zur nach wie vor bestehenden gesetzlichen Verpflichtung, der Volkswirtschaft zu dienen. Verhindern wir, dass der sicht-

bare Graben, der sich zwischen dem abtretenden Parlament und dem Volke auftat, noch tiefer wird.

Die ersten Beratungen zum neuen Transportgesetz zeigten zudem überdeutlich, dass die Abwägung zwischen betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Interessen noch nicht funktioniert. Unter dem übermächtigen Druck der leeren Bundeskasse und der sogenannten Bahndefizite, wird von den SBB, vom Bundesamt und vom Departement wohl meist im Sinne der Betriebswirtschaft entschieden werden, womit dann alle übrigen Interessen das Nachsehen haben. Wir werden ja in diesem Saale noch Gelegenheit haben, uns zu diesem Thema auszusprechen.

Geradezu unmöglich erscheint uns die geplante Senkung der Personalbestände im Umfeld der schwierigen Wirtschaftslage. Bereits ab 1984 sollen dabei die Bestände um 713 Mann und der Aufwand um 33 Millionen gekürzt werden. Weitere Massnahmen sind bereits in Prüfung, so zum Beispiel das erwähnte Stückgutkonzept, die Neuregelung der Fahrausweiskontrolle und die intensivierete Aufhebung der Niveauübergänge. In all diesen Bereichen lassen sich die Auswirkungen noch gar nicht richtig abschätzen. Möglicherweise sind mehr als 2000 Arbeitsplätze davon betroffen. Fragwürdiger scheint dies auch dann, wenn nur die Abgänge nicht mehr ersetzt würden; denn der jungen Generation sind wir ja mehr als nur hohle Versprechungen schuldig. Soll das etwa eine Art Bundesbeitrag an die Sockelarbeitslosigkeit der späten achtziger Jahre sein?

Die geplanten Tarifierhöhungen gleichen zunehmend einer Gratwanderung im alpinistischen Extrembereich. Die letzte Erhöhung vom April 1983 wird ihr Ziel voraussichtlich um etwa 46 Millionen verfehlen. Eine weitere Tarifrunde ist im Personenverkehr bereits auf den 1. November 1984 geplant. Dies soll sich dann ungefähr in Jahresabständen wiederholen, ebenso im Wagenladungs- und im Stückgutverkehr. Zunehmend zeigt sich nun aber – und das geht auch ganz klar aus der Botschaft und den Voranschlägen hervor –, dass die Aufnahmefähigkeit des Marktes beschränkt ist. Ein Grossteil des Volkes kann sich ja sein Auto nur ganz knapp leisten und seufzt unter dessen hohen Fixkosten. Diese Leute sind in der Wahl der Verkehrsmittel nicht mehr frei. Die Bahntarife – jährlich der Teuerung angepasst – sind für sie mittlerweile deutlich zu hoch. Dieser Aspekt muss von den SBB zunehmend beachtet werden. Die Tarife haben eine gewisse Reizschwelle erreicht. Auch hier sehen wir, wie verheerend sich die Sachzwänge des Leistungsauftrages auszuwirken beginnen.

Beim Verzicht auf den Einbau der Teuerungszulagen – da wurden 25 Millionen in relativ spätem Stadium noch abgestrichen – finde ich das Vorgehen, gelinde gesagt, etwas sonderbar. Die Folge davon wird sein, dass bei Einführung des BVG auf 1. Januar 1985 wohl gegen 15 Prozent Teuerung eingebaut werden müssen. Offenbar weiss man aber zuständigenorts noch nicht recht, wie das geschehen soll. Die Beschaffung von 50 neuen Einheitswagen IV anstelle der 72 älteren Einheitswagen III sehen wir positiv, und zwar vor allem wegen deren beschäftigungspolitischen Auswirkungen, der Verbesserung des Reisekomforts und den möglichen Einsparungen bei den fälligen Hauptrevisionen. Offen ist noch ein weiterer Einsatz der störungsanfälligen Einheitswagen III. Offen ist aber letztlich auch noch die Verantwortung für deren Mängel, die in der Kommission nicht voll befriedigend aufgedeckt werden konnte. Es wurden ja vor allem bei den Klimaanlagen, bei den vereisenden Drehgestellen und bei der Alubauweise im Kleinprofil (Alterungserscheinungen) Schwächen festgestellt.

Die Auflistung der finanziellen Belastung des Bundes gemäss Ziffer 145 auf Seite 14 scheint mir unkorrekt zu sein und steht auch im Widerspruch zum Gedanken des Leistungsauftrages. Da finden wir nun sowohl die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, als auch die Finanzhilfe für das Stückgut sowie die Starthilfe beim Huckepackverkehr. Hinzu kommen die Defizitdeckung (Vorjahr) und die Nichtverzinsung des Dotationskapitals. So erhält man eine Summe von schlussendlich 1,3 Milliarden. Beim uninformierten Leser entsteht so der Eindruck, das Defizit sei ja viel

höher, als es in Wirklichkeit der Fall ist. Wenn schon solche Zahlen aufgelistet werden, sollte man sie stets den sozialen Kosten der Strasse gegenüberstellen. Das ist aber nicht der Fall. So betrachtet, sind diese Zahlen einseitig und ein Unrecht gegenüber der Verwaltung und auch dem Personal. Unter diesem Kapitel sollten auch die umfangreichen Aufträge an die Wirtschaft eine positive Würdigung finden. Im Jahre 1982 wurden vom gesamten öffentlichen Verkehr für 1,797 Milliarden Franken Aufträge vergeben. Die Metall-, die Bau-, die Holz- und die Papierindustrie sowie der Dienstleistungssektor konnten unter anderem davon profitieren. Direkt oder indirekt wurden damit 99 260 Arbeitsplätze gesichert.

Zum Antrag Röhlin, der noch nicht begründet wurde, nur ein kurzer Hinweis: Er beantragt uns Rückweisung des Finanz- und Investitionsplanes. Dieser Antrag ist der Kommission noch nicht vorgelegen. Trotzdem möchte ich Ihnen dessen Ablehnung beantragen. Missfallen über die genannten Pläne kann ja hier, in der Debatte, geäussert werden. Dies kann dann bei der kommenden Planung berücksichtigt werden. Eine Rückweisung bringt daher überhaupt nichts und führt nur zu weiterem unnützen Verwaltungsaufwand. Es wäre wohl gescheiter, die SBB jetzt einmal arbeiten zu lassen, statt ganze Verwaltungsabteilungen mit immer neuen Berichten, Plänen und Untersuchungen zu beschäftigen.

Damit komme ich zum Schluss. Die Wahlen sind vorbei. Das Volk hat erste Zeichen gesetzt, auch innerhalb der etablierten Parteien. Sie werden gut daran tun, diese Zeichen nicht zu übersehen. Es ist Zeit für die grosse Wende in der Verkehrspolitik. Weite Kreise erwarten nun endliche Taten anstelle von Worten. Nur ein Aufbruch, eine mutige Offensive auch der SBB, anstelle ständigen Zurückweichens und ständiger Preisgabe von Verkehr, wird die tiefe Resignation im Personal überwinden können.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der SP-Fraktion, auf den vorliegenden Bundesbeschluss einzutreten und ihm zuzustimmen.

Aregger: Wir besitzen zwei sehr aufschlussreiche Gutachten über die Bundesbahnen: das Gutachten Hayek zum betrieblich-unternehmerischen Bereich und das Gutachten Prof. Rühli zum organisatorisch-politischen Bereich. Die Verkehrskommission hat im letzten Sommer mit diesen beiden Gutachtern Hearings durchgeführt, an denen einige Expertenaussagen noch verdeutlicht werden konnten. Die Zukunftsentwicklung scheint sich klar abzuzeichnen. Sie geht dahin, dass die politische und die unternehmerische Verantwortung gegenüber den und innerhalb der Bundesbahnen klarer abgegrenzt werden sollen. Beim Parlament soll unternehmerische Verantwortung, beim Verwaltungsrat dagegen politische Verantwortung abgebaut werden. Herr Bundesrat Schlumpf kann uns vielleicht sagen, welche Vorarbeiten in dieser Richtung im Sinne der Expertise Rühli schon in die Wege geleitet wurden und welche Konsequenzen der Bundesrat bei der personellen Zusammensetzung des neu zu wählenden Verwaltungsrates der SBB zu ziehen gedenkt.

Die Fraktion der FdP begrüsst eine klarere Abgrenzung der Zuständigkeiten, denn die heutige Situation ist in dieser Hinsicht alles andere als befriedigend. In diesem Sinne beschränke ich mich heute auch darauf, zum SBB-Budget einige politische Gedanken zu äussern.

Wir gehen davon aus, dass wir hier in diesem Saal das politische Instrument des Leistungsauftrages geschaffen haben. Ich erinnere an den wesentlichsten Punkt, an die Trennung des unternehmerischen vom gemeinwirtschaftlichen Bereich, mit anderen Worten: die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, der heute einen Kostendeckungsgrad von 28 Prozent aufweist. Die übrigen Details hat Kommissionspräsident Vetsch bereits erwähnt.

Dieser Leistungsauftrag hat bereits deutliche Wirkungen und auch Reaktionen gezeigt. Er ist nach unserer Auffassung aber das geeignete politische Instrument, um jene Friktionsstellen in der Unternehmung SBB deutlich heraus-

zukristallisieren, die dann wiederum hier in diesem Saal politisch entschieden werden müssen. Bei solchen Entscheiden, aber auch bei der Beurteilung des vorliegenden Budgets müssen wir uns immer wieder der Aufgabe der Bahn in Staat und Gesellschaft bewusst sein. Die Bahn als Massentransportmittel des 19. Jahrhunderts steht heute der Herausforderung des Autos als Massentransportmittel des 20. Jahrhunderts gegenüber. Diese Entwicklung ist derart international ausgeprägt und irreversibel, dass die Bahn und mit ihr alle anderen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs ohne staatliche Hilfe nicht existieren könnten.

Es gibt Länder als Beispiele, in denen die Bahnen, vom Staat im Stich gelassen, weitgehend zugrunde gingen. Bei uns ist die Situation aber doch ganz anders, Herr Ammann, und nicht so schwarz, wie Sie sie malen. Wir berücksichtigen in unserer Haltung zur Bundesbahn die berechtigten Postulate der Sozialpolitik, der Regionalpolitik und der Ökologie. Diese politische Haltung fördert aber auch ihren Preis. Wir kennen diesen Preis. Er steht nicht einseitig in der Landschaft, Herr Ammann, sondern wir wollen und dürfen ihn wissen, er steht auf Seite 14 der bundesrätlichen Botschaft, und er beträgt 1,347 Milliarden Franken im Jahre 1984. Dadurch, dass der allgemeine Bundeshaushalt diesen Differenzbetrag zwischen Aufwand und Ertrag der SBB in Form von Abgeltungen und in Form von Defizitdeckung übernimmt, leistet er mit unserer ausdrücklichen politischen Zustimmung genau diesen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Damit hat es aber noch nicht sein Bewenden. Wir müssen die Hilfe an die Privatbahnen und die Defizitübernahme der Postautobetriebe dazuzählen, dann werden wir feststellen, dass der Bund allein jährlich gegen 2 Milliarden Franken zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgibt. Dazu kommen die Defizitbeiträge der Kantone und Gemeinden an ihre Verkehrsunternehmungen, die ebenfalls in Millionenhöhe geleistet werden. Es ist angezeigt, dass wir uns Jahr für Jahr darüber Rechenschaft geben. Es ist auch angezeigt, dass wir diese Leistung immer wieder jenen zeigen, die eine angeblich fehlende oder viel zu wenig weitgehende Förderung des öffentlichen Verkehrs beklagen. Wir müssen in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf dem Wege über die Investitionen nur mit dem Einsatz riesiger Mittel möglich ist. Wir erkennen das anhand aktueller Beispiele: bei der Zürcher S-Bahn, bei der Genfer Flughafelinie oder bei der Beschaffung der modernen, attraktiven Einheitswagen EW IV, die pro Stück 1,2 Millionen Franken kosten. Das sind Beispiele, die alle im SBB-Budget 1984 sichtbar werden.

Die Fraktion der FdP bejaht die bisherige Art der finanziellen Garantieleistung des Bundes gegenüber den SBB. Es gibt ja vorerst keine Alternative dazu. In diesem Sinne stimmt sie logischerweise dem Budget 1984 zu und nimmt auch den Finanz- und Investitionsplan 1985/86 zur Kenntnis. Gleichzeitig legen wir aber grossen Wert auf eine bald vorzunehmende klare Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Unternehmung und Parlament im Sinne des Gutachtens Rühli. Verantwortlichkeiten für Fehlinvestitionen wie die Swiss-Express-Wagen müssen in Zukunft klar sichtbar werden.

Ebenso grossen Wert legen wir aber auch auf die konsequente Weiterführung des Leistungsauftrages. Wir erwarten von der verantwortlichen Unternehmensführung der SBB eine möglichst weitgehende Erreichung der dort formulierten Leistungsziele. Dabei ist uns bewusst, dass wir bald, spätestens aber bei der Beratung der GVK, verkehrspolitische Entscheide zu treffen haben werden, denen wir alle nicht ausweichen können.

In Würdigung dieser uns zur Verfügung stehenden Entscheidungsgrundlagen und der aufgezeigten Zukunftsaussichten beantragen wir Ihnen Zustimmung zum SBB-Budget 1984.

M. Bonnard: Le groupe libéral votera le budget des Chemins de fer fédéraux de 1984. Nous sommes conscients du poids considérable que cette grande entreprise représente pour

les finances de la Confédération puisque, vous le savez, c'est finalement 1,3 milliard que nous lui verserons pratiquement à fonds perdu. Notre seule consolation – elle est maigre, il faut le dire – c'est que tous les chemins de fer européens sont dans la même situation.

On entend souvent dire que les Chemins de fer fédéraux sont mal gérés. Si nous sommes bien renseignés, l'expertise Hayek, qui a été demandée par les CFF eux-mêmes, démontre que dans l'ensemble la gestion est correcte. Des améliorations demeurent possibles sans doute, mais ces améliorations, dont notre grande régie convient elle-même, ne permettent pas d'affirmer que la direction aurait failli à sa tâche. Les difficultés financières auxquelles les CFF se heurtent sont bien plutôt, comme vient de le relever M. Aregger, le résultat d'une transformation complète des modes de transport dans notre société contemporaine. Elles résultent aussi, il faut le dire, des difficultés qu'a toute entreprise du service public à s'adapter facilement et rapidement à un environnement qui est en évolution rapide. Il n'est pas dans l'intention des libéraux de demander la privatisation des Chemins de fer fédéraux. En revanche, les pouvoirs publics qui les dominent, et en particulier notre Parlement, doivent bien comprendre que les CFF ont besoin de la plus grande liberté possible et d'une souplesse fort étendue.

En commission, la Direction générale nous a déclaré qu'elle était décidée à utiliser davantage encore le budget comme instrument de gestion. Notre groupe ne peut qu'approuver cette intention en s'étonnant qu'elle n'ait été manifestée que maintenant. Nous approuvons aussi les mesures que la Direction générale a mises en place pour faire passer cette intention dans la réalité. Nous croyons qu'elle a bien fait de donner notamment des consignes plus strictes dans les secteurs du personnel, des dépenses de choses, des produits du trafic ou des produits accessoires. Il est bon aussi – et cela nous a surpris qu'on le dise – que les directeurs généraux et ceux des arrondissements soient intervenus plus activement que par le passé dans l'élaboration du budget. Qu'est-ce en effet que le budget? Ce n'est finalement rien d'autre que l'expression des options que prend l'entreprise et des moyens qu'elle met en œuvre pour les réaliser. C'est dès lors par essence l'affaire des chefs de l'entreprise que de s'en occuper, ce n'est pas l'affaire des subordonnés.

Ainsi en matière d'investissement par exemple, la direction a, cette fois semble-t-il, pris l'objectif qu'il faudrait utiliser d'une manière plus optimale les capacités actuelles existantes. Cet objectif qui est sans doute juste, dans la perspective des difficultés financières que l'on connaît aujourd'hui, se traduit par une compression en valeur réelle du volume des investissements.

Nous approuvons aussi la volonté de réorganisation qui anime la Direction générale. Comme chacun le sait, l'offre va être réorganisée dans le trafic des marchandises. Cela se traduira par la suppression de quelque 800 postes de travail et par la fermeture du service de marchandises dans un certain nombre de gares. Nous estimons qu'au vu des circonstances actuelles, cette mesure est justifiée dans son principe. Elle suscite, il est vrai, des réactions d'opposition et d'inquiétude dans toute une série de régions du pays. Il faut reconnaître que l'application concrète de la mesure prise dépend dans une très large mesure des circonstances locales. Il importe donc, Monsieur le Conseiller fédéral – nous semble-t-il – que la Direction générale examine avec les autorités locales si les mesures concrètes qui ont été décidées à l'intérieur de l'entreprise sont bien adaptées à ces réalités que l'on rencontre sur le terrain. Je crois savoir, Dieu merci, que l'entreprise a l'intention d'établir des contacts, mais nous insistons pour la forme, mais avec la volonté de trouver chaque fois la solution qui, tout en ménageant l'objectif juste qui est visé, tienne tout de même compte au mieux des nécessités locales.

Le plan financier qui accompagne le budget laisse entrevoir une stabilisation des engagements financiers de la Confédération. Bien sûr, nous nous en réjouissons mais nous pensons qu'il faut rester prudent parce que ces perspectives

dépendent d'une façon très étroite d'un avenir économique dont aucun ne peut dire ce qu'il sera.

Au bénéfice de ces quelques explications, nous vous invitons à voter le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984 et le plan financier.

Röthlin: Alle Jahre um diese Zeit beklagen wir die miese Lage unserer Bundesbahnen. Ohne Illusionen müssen wir einem weiteren defizitären Voranschlag zustimmen. Der SBB-Verwaltungsrat muss zugeben, dass auch kurzfristig die im Rahmen des Aktionsprogramms 1982/1984 eingeleiteten Massnahmen nur wenig am Gesamtergebnis zu ändern vermögen. Die Hoffnungen, die uns mit dem Jahresbericht für 1982 über das Aktionsprogramm von der Generaldirektion der SBB gemacht wurden, sind geschwunden. Ich zitiere Ihnen nur die hoffnungsvolle Schlussbemerkung von dazumal: «Unternehmungsseitig sind damit alle Voraussetzungen erfüllt, um die erzielbaren Ergebnisverbesserungen durch konkrete Massnahmen zügig zu erreichen.» Statt Ergebnisverbesserungen werden uns «zügig» noch höhere Defizite serviert. Dabei sind die Belastungen, die sich für den Bundeshaushalt ergeben, nicht mehr tragbar. So hat es immerhin Herr Bundesrat Schlumpf an einer Verkehrskommissionssitzung im August formuliert. Ich weiss, wir dürfen nicht in Fatalismus verfallen; wir wollen auch nicht schicksalsergeben die SBB-Misere hinnehmen. Die SBB müssen sich vielmehr auf ihre Stärke besinnen, und diese Stärke soll sie auch in unternehmerischer Freiheit ausbauen können. Lassen Sie mich anhand zweier Beispiele erklären, was ich damit meine.

Das schweizerische Schienennetz hat eine Länge von ungefähr 5000 Kilometern, davon besitzen die SBB 3000 Kilometer. Ungefähr die Hälfte davon ist gut bis sehr gut ausgelastet. Zum Beispiel ist die Strecke Olten–Bern mit zwei Geleisen anderthalbmal so stark belastet wie Paris–Lyon mit vier Geleisen. Ein weiterer Hinweis: Der Personenverkehr Zürich–Bern – wenn wir auf dieser Strecke die Frequenz von 1971 mit 100 Prozent beziffern – betrug im Jahre 1982 176 Prozent. Dagegen entwickelt sich der Regionalverkehr mit einem Kostendeckungsgrad von lediglich 28 Prozent immer mehr zum Sorgenkind. Über das Stückgutkonzept wird der SBB-Verwaltungsrat heute entscheiden. Ich hoffe nur, dass wir Politiker einschneidende Sanierungsmassnahmen nicht mit schnöder Kritik oder gar Vorstössen hier im Parlament abblocken.

Die CVP unterstützt die unternehmerische Zielsetzung der SBB, wie sie auf den Seiten 9 und 10 der Botschaft formuliert wird. Dies bedeutet Zustimmung zu den Arbeitszielen für die nächsten Jahre, nämlich Verminderung der Fehlbeiträge durch weiteres Sparen, wie auch – im Gegensatz zu unserem Kommissionsreferenten – Rationalisierung der Regionallinien. Den Mut zu solchen nicht populären Massnahmen müssen wir dann eben aufbringen.

Die CVP unterstützt weiter die anvisierte vermehrte Zusammenarbeit der SBB mit anderen Verkehrsträgern und dem Speditionsgewerbe. Ein marktgerechtes Verhalten, von der Generaldirektion bis hinab zum Bahnhofvorstand, kann sich für Schiene und Strasse nur positiv auswirken.

Die CVP-Fraktion stimmt dem Voranschlag der SBB für 1984 ohne Begeisterung zu. Wir erwarten aber, dass sich das Aktionsprogramm 1982/1984 endlich positiv auswirken wird. Weil aber im Finanzplan 1985/1986 noch zu wenig positive Resultate sichtbar werden, beantragt Ihnen die CVP-Fraktion, Artikel 2 zu streichen. Ich werde diesen Antrag in der Detailberatung kurz begründen.

Herczog: Im Namen der POCH/PSA/PdA-Fraktion beantrage ich Ihnen Eintreten auf das Budget. Erlauben Sie mir aber, hier einige grundsätzliche Bemerkungen, namentlich zur Politik der SBB-Leitung, anzubringen. Ich gehe aus vom Leistungsauftrag.

Als Fazit dieses Budgets sehe ich zwei Dinge: zum einen, dass der Leistungsauftrag, wie er hier verabschiedet worden war, zu einem Leistungsabbau der Bundesbahnen führte; zum anderen, dass – ausgehend von der unternehmerischen

Zielsetzung – die SBB-Leitung keinen Aufwand scheut, um das Umsteigen auf die Strasse zu fördern, und zwar mit allen Massnahmen. Es ist doch sinnlos, bei dieser Budgetdiskussion über das Defizit zu klagen und zu jammern; vielmehr müsste man wieder einmal den Leistungsauftrag sehr streng unter die Lupe nehmen.

Vergewissern wir uns, was in nächster Zeit durch die Beschlüsse von heute und den nächsten Tagen auf uns zukommen wird: Da werden die Tarife inskünftig jährlich erhöht, d. h. die Taxen für die Bahnen sollen jedes Jahr teurer werden. Ich weiss nicht, wie da angesichts des ständigen Jammerns über das Waldsterben das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden soll.

Es werden praktisch – wie Sie auch der Botschaft entnehmen können – keine Investitionen zugunsten der SBB getätigt; die Investitionen im Budget 1984 betragen etwa gleichviel wie jene für das laufende Jahr. Ich möchte Sie noch einmal an folgendes erinnern: Vor rund 20 Jahren waren die Investitionen für Schiene und Strasse pro Jahr etwa gleich hoch; bereits 1980 betrug aber die Investitionen für die Strasse fünfmal mehr als jene für die Schiene. Das ist nicht gerade eine sehr umweltfreundliche Massnahme. Wenn wir den «Modal-Split» – d. h. die Aufteilung zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr – zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessern wollen, müssen entsprechende Investitionen getätigt werden.

Ferner wird, wie auch Herr Röthlin erwähnte, heute beschlossen, den Stückgutverkehr abzubauen. Das bedeutet 400 Bahnhöfe und 880 Arbeitsplätze weniger.

Es sollen zudem einzelne Regionallinien aufgehoben werden; der berühmte Bericht aus dem Jahre 1977 ist aus der Schublade genommen worden, gemäss welchem 27 Regionallinien in sogenannt wirtschaftlicher Hinsicht untersucht werden sollen.

Als Zürcher Vertreter habe ich das angeschaut, und ich muss feststellen, dass dort unter den Linien, die überprüft werden sollen, praktisch alle Zürcher Strecken drin sind, auf denen keine Schnellzüge fahren. Sie können sich etwa vorstellen: es ist klar, der Goldküstenexpress bleibt, weil das eine attraktive Linie ist. Aber alle Linien sollen jetzt überprüft werden.

Und ein weiterer Abbaupunkt: quasi ausgehend vom Leistungsauftrag ist es eine äusserst groteske Angelegenheit, dass die Schweizerischen Bundesbahnen nun plötzlich in das Immobiliengeschäft einsteigen, zum Beispiel mit einer gigantischen Überbauung in der Stadt Zürich mit einer Gleisüberbauung von 70 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche, davon 17 000 Quadratmeter für Verkauf, und der Rest sind Büros. Es sind etwa 1200 Parkplätze vorgesehen, mitten in der Stadt; also eigentlich alles Dinge, die absolut verboten wären für vernünftig planende und bauende Leute. Nun, ich würde aus diesem Abbaukonzept nur drei Dinge herausnehmen:

1. Stückguttransportabbau. Das hat bereits Herr Ammann erwähnt, dass dieser Abbau des Stückgutverkehrs nichts anderes bedeutet, als dass man den Gütertransport auf die Strasse verlagert. Das sind jährlich etwa 127 000 Tonnen. Wenn Sie wissen, dass heute etwa noch unter 1 Million Tonnen auf der Strasse befördert werden, sind das immerhin über 14 Prozent, was jetzt weggeht von den Bundesbahnen. Das wird direkt dem Schwerverkehr zugeführt. Wir haben hier stundenlang über das Waldsterben gejammert. Ich weiss nicht, was das für eine schizophrene Haltung ist, einerseits Waldsterbengejammer und auf der anderen Seite – ohne mit den Wimpern zu zucken – wird dann hier dem Schwerverkehr eine weitere Möglichkeit, sich auszudehnen, zugeschanzt. Übrigens: Der Stückgutverkehrsabbau bringt nicht einmal finanziell etwas. Wenn Sie die durch Abbau verlorengehenden Erträge anschauen, sind das etwa 38 Prozent der Kosteneinsparungen insgesamt, das entspricht etwa dem heutigen Kostendeckungsgrad im Stückgutverkehr. Das Defizit wird in etwa gleichbleiben oder verkleinert sich auf keinen Fall wesentlich.

Was aber noch wichtiger ist und verkehrspolitisch sehr entscheidend: dieser Abbau des Stückgutverkehrs ist nichts

anderes als ein Präjudiz für weiteren Leistungsabbau. Es ist ja klar, dass die verbleibenden Bahnlinien, wo jetzt der Stückguttransport weggenommen wird, selbstverständlich noch weniger rentieren werden, dass man auf diesen Bahnhöfen die Bedienung aufheben wird. Man wird dann die berühmten Automaten einrichten, und die ganze Dienstleistung wird wegfallen, d. h. die Bahnhöfe werden im Prinzip aufgehoben. Weiterer Abbau ist hier vorprogrammiert.

2. Abbau des Regionalverkehrs: Hier sind natürlich all diese undifferenzierten Sparmassnahmen vollständig fehl am Platz. Herr Steinegger ist ein guter Vertreter des Freisinns, wenn es um Regionalpolitik geht, ich weiss, dass er sich innerhalb der freisinnigen Partei vehement einsetzt für den Ausgleich der Interessen innerhalb der Regionen. Jetzt verstehe ich nicht, wie man hier überhaupt ein Konzept anvisieren kann, das Abbau des Regionalverkehrs bringt, weil man ja hier auf siedlungspolitische, regionalpolitische und in diesem Sinne auch wirtschaftspolitische Massnahmen einwirkt. Und zu Recht wehrt sich die betroffene Bevölkerung gegen einen derartigen Leistungsabbau.

3. Die groteske Geschichte mit der Zürcher Bahnhofüberbauung: Hier wird ein Shopping-Center aufgebaut, Monsterbüros werden erstellt und eine Parkplatzmassierung mitten in der City gefördert durch die Schweizerischen Bundesbahnen. Ich habe bereits gesagt, die SBB machen hier in der Stadt Zürich wirklich alles, was für einen Planer heute eigentlich verboten sein sollte. Die Konsequenzen kennen Sie alle, Bodenpreissteigerungen, Verdrängung der Kleingewerbler, der Mieter usw. und Zunahme des Autoverkehrs. Das ist natürlich irgendwie mittelbar oder unmittelbar Konsequenz des Leistungsauftrags. Wenn nun die Bundesbahnen – unser Fazit zum Budget – weiterhin gezwungen sind, mit diesem jetzigen Leistungsauftrag zu operieren, heisst das praktisch Ausverkauf der Leistungen der SBB. Allenfalls kann sie dann noch zu einer öffentlichen Immobilienfirma werden und in der Stadt Zürich und weiss nicht wo die Geleise überbauen und Büroflächen vermieten (Wohnflächen kommen ja nicht in Frage, weil die zu teuer werden) und Verkaufs- und Ausstellungsflächen erstellen. Das ist aber kaum der politische Sinn und Zweck der Bundesbahnen. Der Leistungsauftrag muss dringend revidiert werden, und ich werde in den nächsten Tagen auch einen solchen Vorstoss einreichen. Man sollte wegkommen von diesem unternehmerischen Zwang des Defizitabbaus, weil dies ausschliesslich eine Unternehmenspolitik ist. Ich halte Unternehmenspolitik nicht für unwichtig, aber bei den SBB ist Verkehrspolitik prioritär gegenüber Unternehmenspolitik und nicht umgekehrt, und das muss auch im Rahmen der GVK so diskutiert und anerkannt werden.

Zudem muss endlich die Strassenrechnung alle Kosten einbeziehen, nämlich auch die Kosten, welche der Privatverkehr durch Unfälle und Umweltbelastung irgendwie für uns alle volkswirtschaftlich bewirkt. Ich weiss, eine solche Rechnung ist nicht allzuleicht aufzustellen, aber wenn wir hier von Defizit und Schwierigkeiten der Bundesbahnen reden, ist dieser Vergleich unerlässlich, sonst kommt jeder Mann und jede Frau und sagt: Ja bitte, die Strassenrechnung geht ja Null auf Null plus/minus auf, hingegen die SBB machen permanentes Defizit.

Ich bitte Sie also, hier dem Budget zuzustimmen, aber auf alle Fälle mit der Perspektive, verkehrspolitisch diesen Leistungsauftrag zu modifizieren und endlich nicht bloss mit Lippenbekenntnissen das Waldsterben zu bekämpfen und Umweltpolitik zu machen, sondern ganz konkret den SBB auch Instrumente in die Hände zu geben, damit sie gegenüber dem Strassenverkehr gleichwertig auftreten können.

Bühler-Tschappina: Vorerst eine erfreuliche Feststellung: In den Führungsgremien der SBB weht doch ein etwas neuer Wind. Man kann gegenüber der Zeit vor zwei bis drei Jahren immerhin feststellen, dass in der SBB-Führung mehr unternehmerisches Denken Platz greift. Leider hat sich das bis heute noch nicht in einer Senkung, sondern nur in einer Stabilisierung des Defizites ausgewirkt. Die Zweiteilung in

Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen einerseits und andererseits in ein klar nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführtes Unternehmen im unternehmerischen Bereich hat es der SBB-Führung eigentlich erst ermöglicht, den starren Staatsbetrieb wenigstens zum Teil nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Auch unsere Nachbarstaaten, die Bundesrepublik Deutschland und Österreich, schlagen heute denselben Weg ein, obwohl dort Regierungen mit unterschiedlichen Ideologien am Werk sind.

Herr Herczog, Verkehrspolitik anstelle von Unternehmenspolitik, haben Sie gesagt. Ja, aber nicht hier beim SBB-Budget. Dafür sind vielmehr die GVK und die entsprechende Vorlage dann da.

Der Voranschlag rechnet mit einem Defizit von 437 Millionen Franken. Dabei müssen wir allerdings bedenken, dass der Gesamtaufwand des Bundes – und wir müssen in Gottes Namen den Gesamtaufwand sehen, wir müssen nämlich auch diesen berappen – 1,3 Milliarden Franken beträgt.

Man hört immer wieder die Äusserung, die SBB dürfen uns ruhig etwas kosten, weil wir ja nicht nur die rentablen Strecken beibehalten, sondern eben auch die anderen Gebiete erschliessen und bedienen wollen. Grundsätzlich ist diese Auffassung sicher richtig, vor allem dann, wenn der Bund in der Lage wäre, diese Kosten zu tragen. Leider ist das bekanntlich aber nicht der Fall.

Wenn wir uns die SBB etwas kosten lassen wollen, dann müssen wir auch bereit sein, die nötigen Mittel dafür zu beschaffen. Einfach Defizite produzieren und diese jährlich auf den Schuldenberg des Bundes aufstocken, das können wir uns längerfristig nicht leisten, und eine nennenswerte Verkleinerung der gesamten Aufwendungen des Bundes für die SBB sind gemäss SBB-Finanzplan nicht in Sicht.

In diesem Zusammenhang noch eine Bemerkung zum Antrag von Kollege Röthlin.

Dieser Vorschlag kann uns nicht weiterhelfen. Was will die Verkehrskommission an diesem Finanz- und Investitionsplan ändern? Alles, was nur eine Verbesserung auf dem Papier darstellt, nützt uns nichts. Höchstens die Investitionen, die ohnehin schon auf einem Minimum liegen, können noch weiter gekürzt werden, was aber katastrophale Folgen für die Zukunft haben müsste. Das einzige, was zu einer Verbesserung führen kann, ist eine koordinierte Verkehrspolitik, die diesen Namen auch wirklich verdient. Wir haben demnächst, bei der Behandlung der GVK-Botschaft, Gelegenheit, zu einer solchen Stellung zu nehmen.

Die SVP-Fraktion stimmt dem SBB-Voranschlag ohne Begeisterung zu und lehnt den Antrag von Kollege Röthlin ab.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.15 Uhr

La séance est levée à 12 h 15

SBB. Voranschlag 1984

CFF. Budget 1984

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1658-1665
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 028

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.