

langt. Mit der Pressemitteilung des Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartementes vom 29. November ist die zusammenfassende Antwort des Amtes zu den aufgeworfenen Fragen erteilt worden. Der Fragesteller spricht von einseitiger Stellungnahme und lässt durchblicken, dass er die Einmischung für unzulässig hält. Das aber zu Unrecht. Es ging nicht um eine Einmischung. Das Amt, nach Gesetz unmittelbare Aufsichtsbehörde über die zivile Luftfahrt, hat – gestützt auf seine Fachkenntnisse – in Frage gestellte Sachverhalte aus dem Luftfahrtbereich klargestellt. Dazu ist das Amt befugt. Eine Einflussnahme hat offenbar auch nicht stattgefunden.

83.057

SBB. Voranschlag 1984 CFF. Budget 1984

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1658 hiervor – Voir page 1658 ci-devant

Oehen: Gestatten Sie, dass ich Ihnen eingangs aus der Botschaft einen Absatz sinngemäss zitiere: Der durch den Bund zu deckende Kapitalbedarf für das nächste Jahr beläuft sich auf 125 Millionen Franken bei einer Neuverschuldung von 262 Millionen Franken. Zur Deckung des totalen Fehlbetrages wird der Bund voraussichtlich 550 Millionen Franken aufbringen müssen. Nicht gerechnet noch die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Starthilfe für den Huckepackverkehr, was ein Total von 677 Millionen Franken ausmacht. Mit anderen Worten: Für den Bund wird für das Jahr 1984 zugunsten der SBB eine Belastung von 1352 Millionen resultieren. Diese Zahl vermag man wohl erst richtig zu würdigen, wenn man bedenkt, dass der Ausgabenüberschuss in der Finanzrechnung des Bundesbudgets vom Bundesrat mit 1156 Millionen ausgewiesen wird, also rund 200 Millionen weniger, als allein zugunsten des öffentlichen Verkehrs gemäss vorliegendem Budget aufzuwenden ist. Da darf man wohl sagen, dass wir uns unsere Verkehrspolitik etwas kosten lassen, vor allem wenn wir noch bedenken, dass die SBB und die Privatbahnen insgesamt drei Viertel der Verkehrssubventionen von 2217 Millionen erhalten bei einem Total von 3590 Millionen, die unter dem Titel «Verkehr und Energie» ausgeschüttet werden. Der Blick in die Zukunft eröffnet wirklich kein erfreuliches Bild, sofern wir uns nicht zu mutigen Entschlüssen durchringen. Ich zitiere diesmal wörtlich aus der Botschaft folgende Sätze: «Es zeigt sich einmal mehr deutlich, dass die Zielsetzung des Leistungsauftrages, das Defizit der SBB kurzfristig auf ein tragbares Niveau zu senken, nicht erreicht werden kann. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass sich das wirtschaftliche Umfeld gegenüber den ursprünglichen, dem Leistungsauftrag zugrunde gelegten Annahmen stark verschlechtert hat. Wohl steigt im Vergleich zu 1982 der Ertrag stärker als der Aufwand. Das Ergebnis wird, bezogen auf die erwähnte Zielsetzung, jedoch nur unwesentlich beeinflusst. Auch die Zahlen des kurzfristigen Finanz- und Investitionsplanes lassen für die nächsten beiden Jahre Fehlbeträge von je knapp 500 Millionen erwarten.»

Es wird Sie wenig erstaunen, wenn ich Ihnen sage, dass unsere Fraktion diese Situation mit grösstem Unbehagen zur Kenntnis genommen hat. Wenn wir trotzdem bereit sind, dem Budget zuzustimmen, so deshalb, weil für das miserable Ergebnis nicht nur die Führung der SBB, sondern auch unser Rat und der Ständerat verantwortlich zu machen sind. Auf dem ganzen Sektor Verkehr opern wir aufgrund einer falschen und völlig überholten Ideologie nicht nur unsinnige Geldbeträge, sondern auch noch unsere Lebensqualität und

unendlich viele unwiederbringliche lebenswichtige Grundwerte. Ich frage Sie, die Sie verantwortlich sind (sofern und soweit Sie den Regierungsparteien angehören): Wäre es nicht richtig, vom Bürger zu verlangen, dass er seine Mobilität mit allen Konsequenzen wenigstens selber bezahlt? Wäre es nicht gerade bei der Verkehrspolitik höchst angemessen, das Verursacherprinzip voll zur Anwendung zu bringen, wobei ohne weiteres sozial ausgerichtete Lastenverteilungen innerhalb des ganzen Sektors möglich wären? Wären nicht endlich mutige Beschlüsse fällig, um den ganzen Sektor Verkehr gemäss den modernen Erkenntnissen der Ökologie zu regeln? Dies aber um Gottes Willen – und das möchte ich betonen – nicht auf der Basis der Gesamtverkehrskonzeption, die sich im Grund ja darauf beschränkt hat, das heutige Verkehrsaufkommen in die Zukunft zu extrapolieren, ohne die offensichtlichen Fehlentwicklungen unserer mobilitätssüchtigen Gesellschaft auch nur zu bremsen.

Meine kritischen Anmerkungen sollen Anstoss sein zum Überdenken des gesamten Fragenkomplexes. Wir dürfen uns – so meinen wir – nicht länger den Weg in eine bessere Zukunft durch phantasielose Fortführung einer offensichtlich falschen und dazu noch höchst kostspieligen Verkehrspolitik verbauen. Die heutige Haltung zugunsten des Privatverkehrs erlaubt nicht, eine Lösung für die Zukunft zu entwickeln. Wir schlucken das Defizit, erwarten jedoch, dass die klugen Köpfe in diesem Parlament und in der Direktions-etage der SBB in der angedeuteten Richtung aktiv werden. Herr Kollege Ammann hat letzten Donnerstag für die SP-Fraktion verschiedene Bemerkungen an diesem Pulte formuliert, welche Hoffnungen wecken, dass im Rahmen der Regierungsparteien die nötigen Massnahmen wenigstens diskutiert und eventuell sogar Beschlüsse gefasst werden, um die Rahmenbedingungen für eine sinnvolle Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und den Verkehr insgesamt im Sinne der Vernunft zu redimensionieren. Unseres Erachtens ist die Leitung der SBB mit dem Leistungsauftrag überfordert, wenn wir im bisherigen Rahmen diese Unternehmung weiter arbeiten lassen. Hoffnungen auf eine finanzielle Gesundung bleiben illusionär, solange keine grundsätzlichen Beschlüsse durch das Parlament gefasst werden.

Herr Kollege Aregger: Der Siegeszug des Autos ist nicht irreversibel. Die Umkehr muss kommen, da sich unsere Gesellschaft mit der Verherrlichung der ungehemmten Mobilität des Einzelindividuums mit Hilfe des Autos immer unerträglichere Opfer zumutet. Dabei denke ich nicht nur an die finanziellen Opfer für die Verkehrswege und das Auto selbst, sondern auch an den Verlust von Lebensqualität allzu vieler Mitbürger, an die Umweltschäden, die jährlich rund 1000 Todesopfer, die rund 30 000 Verletzten, die unermesslichen Schäden zu Lasten der Wirtschaft wegen Arbeitsausfalles, die Aufwendungen der Öffentlichkeit für die Pflege der Verletzten, die Invaliden und Waisen usw. An die Adresse der beiden bürgerlichen Regierungsparteien FdP und CVP: Auf dem Sektor Verkehr ist die Maxime des marktgerechten Verhaltens eine Katastrophe; sie löst keine Probleme. Die gleichzeitige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Privatverkehrs ist nicht möglich. Es würden derart grosse Investitionen auf lange Frist gebunden, dass mangels genügender Mittel eine Blockierung der Lösung zukunftsgerichteter Aufgaben befürchtet werden muss. Die jüngsten Indizien, dass wir uns ernsthaft mit der Zukunft auseinanderzusetzen haben – ich denke an das Waldsterben –, sollten eigentlich stark genug sein, um diese paar Gedanken, die ich Ihnen hier entwickeln konnte, ernsthaft zu überlegen.

M. Clivaz: Le budget des CFF pour 1984 reflète assez exactement la situation difficile de notre région ferroviaire. Or, cette situation est avant tout la conséquence de la politique de transports appliquée depuis de nombreuses années dans ce pays. Plusieurs orateurs l'ont déjà dit à cette tribune: on a favorisé sans la moindre retenue le trafic individuel sur la route au détriment des transports publics.

La part des chemins de fer à l'ensemble du trafic n'a cessé de diminuer et le résultat du compte des CFF de se détériorer. Et cela malgré les innombrables mesures de rationalisation appliquées, qui ont d'ailleurs provoqué une diminution sensible des effectifs du personnel. Les CFF occupent aujourd'hui quelque 3000 personnes de moins qu'en 1975. Le mandat de prestations imposé aux chemins de fer fédérant et entré en vigueur le 1^{er} janvier 1982, en vertu d'une décision du Parlement, n'a pas arrangé les choses. Je ne veux pas me livrer aujourd'hui à une critique de ce mandat. Je me réserve de le faire lorsque nous discuterons de la motion qui tend à sa révision. Je dirai simplement, pour l'instant, que l'interprétation que lui ont donnée les organes dirigeants des CFF me paraît dangereuse pour l'avenir de notre réseau national, dans la mesure où elle conduit à une diminution des prestations et à enlever aux Chemins de fer fédéraux tout caractère de service public. Et cela à un moment où il conviendrait plutôt de transférer au rail une partie du trafic qui s'effectue par route.

La nouvelle conception du trafic des colis de détail, telle qu'elle a été élaborée par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux va dans le sens contraire, car la perte de trafic risque d'être beaucoup plus forte que prévue. L'amélioration des comptes qui en résulterait et qui est estimée à environ 55 millions par les CFF est plus que problématique. On ne saurait d'ailleurs parler de la fermeture d'«un certain nombre» de gares, comme l'a déclaré M. Bonnard, jeudi, quand on sait que 407 gares sur 550 vont être fermées au trafic des marchandises de détail et que seront supprimés plus de mille postes de travail. Une telle cure d'amaigrissement ne rétablira pas la santé du malade.

Si, au lieu de se limiter à ne voir que les résultats financiers des CFF, on se donnait la peine d'établir un bilan social de notre régie ferroviaire, on verrait que le rôle des CFF est tout à fait positif et que la différence entre les recettes et les dépenses est largement couverte par l'apport à la communauté.

Une remarque encore au sujet du tableau figurant sous chiffre 145 du message concernant les charges financières imposées à la Confédération. On y fait état de 120 millions pour non-rémunération du capital de dotation. Cette mention me paraît tout à fait curieuse, car on sait bien qu'il s'agit d'une contribution à fonds perdu. On ne comptabilise jamais, que je sache, des intérêts sur les subventions accordées ou sur les autres versements faits à d'autres institutions. Les PTT, par exemple, ne font pas état des intérêts sur les centaines de millions qu'il ont versés ou versent encore à la caisse de la Confédération.

Une dernière observation au sujet des dépenses de personnel. Elles sont, comme vous avez pu le constater, en diminution sensible par rapport à l'ensemble des dépenses de l'entreprise. Cela est dû, bien sûr, au recul des effectifs. La limite du supportable est toutefois atteinte en ce qui concerne les conditions de travail dans plus d'un service. On ne peut aller plus loin sans mettre en cause la santé du personnel et la sécurité de l'exploitation. D'autres mesures doivent donc être prises pour améliorer les conditions de concurrence du rail et, partant, la situation des CFF.

Nous pouvons, je crois, approuver le budget 1984 des CFF sans mettre en cause la situation de l'entreprise, qu'il faudra bien examiner de façon plus approfondie lorsqu'il s'agira de revoir le mandat de prestations.

M. Brélaz: Le débat général sur le budget des CFF est traditionnellement, depuis quelques années, l'occasion d'un concert de lamentations à propos de ses déficits. A l'époque où de nombreux milieux, même non écologistes, commentent à penser qu'en face du problème de la pollution atmosphérique et de la mort des forêts, on s'est trompé de politique en matière de transports, il est temps de combattre ces critiques avant qu'elles n'entraînent la disparition des CFF.

Il est temps, face aux très graves problèmes de l'environnement qui se posent de nos jours et qu'ont décrits avec frénésie tous les partis lors des récentes élections fédérales,

de considérer de nouveau nos CFF comme un service public comme les autres. Les diverses autorités politiques de ce pays semblent en effet beaucoup moins se préoccuper de déficits bien plus importants enregistrés dans des secteurs tout aussi essentiels à la vie de notre pays et que sont l'enseignement, la sécurité sociale ou l'armée. Ces autorités préfèrent crier haro sur le baudet qu'est devenu le rail pour certains milieux de nos jours.

Certes, même dans le domaine des CFF, il convient de faire toute les économies raisonnablement possibles mais ce n'est pas en investissant aujourd'hui un franc dans le rail pour cinq francs en faveur de la route, et demain six francs, comme l'a laissé entendre récemment M. Schlumpf, conseiller fédéral, que l'on arrivera à des résultats.

Il convient également de maintenir un réseau et des prestations cohérents si on ne veut pas, petit à petit, rendre déficitaires même les services qui ne le sont pas actuellement.

A cet égard, la prétendue rationalisation du trafic de détail conduit en fait à un renforcement du transport par route que, tout naturellement, une fois qu'il sera créé, on cherchera à étendre encore davantage pour améliorer sa rentabilité.

De même l'abandon de petites gares ou de petites lignes conduirait inévitablement aussi à une diminution du nombre des personnes qui utilisent les grandes lignes mais partent de petites gares et qui représentent de nos jours à peu près le tiers des voyageurs utilisant les grandes lignes.

La politique de CFF est un peu comparable à celle d'un grand restaurant qui, victime de la concurrence, diminuerait ses prestations qui lui semblent le moins rentables et qui commencerait par supprimer les légumes, l'équivalent du trafic de détail, puis le plat principal, les lignes régionales. Même si les deux produits restants, la soupe et le café, sont des produits naturellement très rentables, ce restaurant ne tarderait pas, pour des raisons évidentes, à faire faillite.

C'est ce qui menace les CFF si la politique du démantèlement à petits pas s'instaure. C'est pourquoi il convient dorénavant de réévaluer le rôle de service public des Chemins de fer fédéraux et de cesser de faire de leur déficit la cible privilégiée de tout débat sur les déficits de la Confédération. Je voterai le budget des CFF en souhaitant qu'à l'avenir la politique, dans ce domaine, redevienne conforme à l'image qu'on peut se faire d'un véritable service public.

Vetsch, Berichterstatter: Ich will nicht auf die einzelnen Voten eintreten, aber auf einen Punkt aufmerksam machen: Es wird immer wieder beklagt, die Marktorientierung der SBB führe auf einen falschen Weg, das unternehmerische Verhalten, welches der Leistungsauftrag von den SBB verlange, führe in eine falsche Richtung. Zudem wird beklagt, dass wir überhaupt einen Leistungsauftrag – jedenfalls diesen Auftrag – hätten.

Dazu ist zu bemerken: Als Unternehmung müssen die SBB auch unternehmerisch und nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden. Das aber lasse ich gelten. Ich unterstreiche, dass die Schweizerischen Bundesbahnen und auch die übrigen öffentlichen Verkehrsunternehmungen einen öffentlichen Auftrag haben, einen öffentlichen Dienst leisten; das ist richtig. Den Rahmen für diesen öffentlichen Dienst aber hat die Politik zu schaffen, nicht die Unternehmung selbst. Da gilt es zu unterscheiden. Wir sind daran, diesen öffentlichen Auftrag zu erteilen bzw. haben ihn bereits erteilt. Er ist zum Teil grundsätzlich gegeben im Eisenbahngesetz, wo es heisst, dass die Bahnen gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen haben. Wir haben versucht, das im Leistungsauftrag 1982 präziser zu umschreiben. Wenn wir dort restriktive Vorschriften beklagen (etwa im Zusammenhang mit dem Stückgutverkehr), müssen wir auf der anderen Seite klar sehen, dass gerade dieser Leistungsauftrag die Leistungen im regionalen Personenverkehr massgeblich stützt. Durch den Leistungsauftrag 1982 ist es möglich geworden, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahnen – hier konkret: der SBB – viel besser abzugelten, als wir das vorher getan haben. Die politische

Aussage ist durch den Leistungsauftrag 1982 in bezug auf den regionalen Personenverkehr klar erfolgt: Wir wollen den regionalen Personenverkehr in diesem Umfang, und der Bund bezahlt für diese Leistung. Das ist doch Tatsache, und das ist erfreulich auch nach meinem Standpunkt. Mit dem Leistungsauftrag gibt man sozusagen Bestellungen auf; wenn man Leistungen verlangt, so will man da flexibel sein, und wir haben in Aussicht genommen – aufgrund der Erfahrungen mit dem Leistungsauftrag 1982 –, einen neuen Leistungsauftrag 1987 zu erstellen. Die Vorarbeiten werden da gewiss schon laufen. Aber nochmals konkret: Für den Regionalverkehr haben wir einen wichtigen Auftrag gegeben. Ich nehme jetzt nicht vorweg, wie der aussehen wird anno 1987, darüber haben wir uns dann wieder politisch zu unterhalten. Aber den SBB bleibt der Auftrag, Alternativen aufzuzeigen. Wir Politiker müssen doch über Alternativen verfügen. Wir müssen wissen, was allenfalls möglich wäre. Die SBB haben dabei zu rechnen, sie dürfen nicht politisieren. Wir müssen dann politisieren. Es ist wichtig, dies zu erkennen.

M. Houmard, rapporteur: Les diverses interventions à cette tribune confirment le rapport général que nous avons fait au nom de la commission. Si certains demandent plus de soutien et de transports publics, d'autres sont d'avis que la Confédération accorde une attention toute particulière aux CFF. Il est urgent, à notre avis, d'envisager l'avenir de nos Chemins de fer fédéraux avec beaucoup de réalisme. Il faut tout mettre en œuvre pour améliorer les prestations des CFF en tenant compte de la rentabilité et de l'évolution générale des moyens de transport. Les Chemins de fer fédéraux doivent reconquérir un nouveau marché, ils doivent se sentir complémentaires de la route et ne pas chercher querelle à leur concurrent direct. La promotion du trafic ne peut se faire par des décrets mais par une augmentation et une amélioration des prestations. Les CFF doivent reprendre l'habitude de conquérir le client; cela veut dire, pour les marchandises par exemple, d'aller chercher les produits au domicile du client et de les conduire jusqu'au domicile du destinataire, dans les meilleures conditions et les meilleurs délais possible. Pour atteindre ce résultat il nous faut persévérer dans l'effort, comme nous l'avons dit au début du rapport, et donner la compétence à l'échelon qui sera le mieux à même de prendre en main les destinées de nos CFF, c'est-à-dire sa direction. C'est dans cet esprit que je vous recommande d'accepter le budget des CFF pour 1984.

Bundesrat Schlumpf: Wohin geht die Fahrt unserer SBB? Diese Frage zieht sich wie ein roter Faden durch Ihre Diskussion. Bei einem Fehlbetrag in der Grössenordnung von 47 Millionen Franken ist dies begreiflich. Das ist zwar weniger – wie die Herren Referenten darlegten – als in den Vorjahren, aber immerhin unter Hinterechnung der anderen Aufwendungen des Bundes unter dem Titel «Abgeltung, Finanzhilfe, Nichtverzinsung» insgesamt eine gewaltige Belastung des Bundeshaushaltes. Da muss man sich diese Frage stellen: Wohin geht diese Fahrt?

Den Herren Kommissionsreferenten bin ich dankbar, sie haben dieses Budget auch in den gesetzlichen Gesamtzusammenhang gestellt, insbesondere in den Schlussvoten. Es schadet ja wohl nichts im Rahmen der Beratungen in einer Legislative, wenn man sich auch mit den Rechtsgrundlagen SBB-Gesetz und Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag für die SBB auseinandersetzt und dieses Budget dort einordnet. Auch der Bundesbeschluss ist materiell ein Gesetz und noch gar nicht alt. Sie haben ihn im Jahre 1982 gutgeheissen. Wir werden nun einmal für die nächsten Jahre bei der Weichenstellung bleiben, die wir selbst festgelegt haben, denn nichts ist für eine Eisenbahn gefährlicher als falsche Weichenstellungen. Nichts führt häufiger zu schlimmen Entgleisungen als falsche Weichenstellungen. Weichenstellungen für Geradeausfahrt über mehrere Jahre sind vor allem deshalb unerlässlich, weil wir ja aus den Finanzplanzahlen für die Folgejahre 1985/86 wissen, dass

zwar die Defizite stabilisiert werden können, dass aber die Abgeltung zunehmende Tendenz hat. Die Finanzhilfe vor allem im Stückgutbereich wird sinken. Insgesamt dürfte der Gesamtaufwand des Bundes unter allen Titeln etwa gleich bleiben in den nächsten Jahren. Damit haben wir bereits ein erstes Ziel dieser vielen Schritte, die zu einer Gesundung führen müssen, erreicht, nämlich, die Entwicklung in den Griff zu bekommen. Das ist vor allem auch unter einem psychologisch-politischen Gesichtspunkt ausserordentlich wichtig, aus der Überlegung nämlich, die hier und vor allem auch in der Kommission zu Recht angestellt wurde. Sehr gefährlich könnte in einer solchen Situation die Angewöhnung an die grossen Zahlen sein – wenn man Defizite von 400, 500 Millionen und auch die Gesamtbelastung, die dem Bund hier erwächst, plötzlich quasi als etwas vom Schicksal Gegebenes, etwas Unveränderliches hinnehmen und einfach noch Jahr um Jahr beim Voranschlag oder dann bei der Rechnung zur Kenntnis nehmen würde. Es darf keine Angewöhnung geben bei solchen Zahlen. Ich pflichte den Überlegungen bei, die verschiedene Votanten machten, so auch Nationalrat Oehen. Wir wollen keine Angewöhnung, und wir wollen vor allem auch nicht stehenbleiben.

Die Ziele sind vorgegeben, die Herren Kommissionsreferenten haben sie dargelegt. Es ist eine klare Zielsetzung, Nationalrat Oehen, nämlich einerseits Festlegung des gemeinwirtschaftlichen Bereiches, d. h. derjenigen Leistungen, die nicht kommerziell orientiert und ausgerichtet werden können, gemeinwirtschaftliche Leistungen, die aus übergeordneten Gründen, der Landesversorgung, Landessicherheit, Regionalpolitik, aus sozialen Gesichtspunkten erbracht werden und auch korrekt abgegolten werden müssen. Das ist der eine Teil des Leistungsauftrages für die SBB. Der andere Teil, der kommerzielle, ist unternehmerisch zu gestalten mit der Zielsetzung der Eigenwirtschaftlichkeit, der Kostendeckung. Da muss marktgerecht operiert werden. Das kann eine Unternehmung aber nur dann, wenn sie auch die notwendige unternehmerische Freiheit hat. Das ist das recht einfache Konzept, welches dem Leistungsauftrag zugrunde liegt, und ich sehe nicht im Entferntesten einen Grund, von diesem Konzept abzuweichen.

Ich danke allen Votanten, die – wenn auch mit Vorbehalten, ohne Begeisterung – ihre Zustimmung zu diesem Budget geben. Seien Sie unbesorgt, ich erwarte hier keine Jubilate. Das wäre nicht denkbar und auch nicht realistisch bei einer solchen Situation. Sie haben aber dem Bundesrat und den Verantwortlichen der SBB ein sehr reichhaltiges Wunschkonzert unterbreitet, in Dur und in Moll. Das wäre an sich nicht so schlimm. Musik in Dur und Musik in Moll kann schön sein, aber was auch festgestellt werden musste, das waren zu viele Disharmonien, und daraus, ob sie nun in Moll oder in Dur gehalten seien, kann kein rechter Orchesterklang erwachsen. Hier geht es – bei den SBB – um eine orchestrierte Zielsetzung und dann auch um die Realisierung der Zielsetzungen. Es wurde nach Schuldigen gesucht, mit Erfolg: man hat den Schuldigen gefunden: es ist der andere. Mit der Suche nach einem Schuldigen anderswo erreichen wir aber nichts. Ich bin allen dankbar, welche helfen, heute und in Zukunft mitzuziehen, zielgerichtet und eben auch gradlinig.

Nationalrat Ammann befürchtet Resignation. Es ist keine Rede davon. In der Botschaft ist keine Resignation herauszulesen, aber eines: Realismus. Es ist auch an der Zeit, dass wir uns auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik und der Verkehrspolitik im allgemeinen realistisch benehmen. Die Zeit der Höhenflüge ist vorbei und Bruchlandungen haben wir genug erlebt, und zwar teure Bruchlandungen mit Zahlen dieser Grössenordnung.

Der Bericht 1977 wird von Herrn Nationalrat Ammann mit dem Attribut berüchtigt qualifiziert. Dazu möchte ich sagen: Der Bericht 1977 mit den damaligen Vorschlägen der Unternehmensorgane SBB ist nicht berüchtigt; der Bericht war sehr gut. Was wir nämlich heute machen, ist zum Teil diesem Bericht 1977 entnommen. Berüchtigt könnte man vielleicht als Attribut dafür verwenden, dass dieser Bericht nachher versandete. Da müssen wir aber die SBB-Organen

entlasten. Er versandete nicht innerhalb von Generaldirektion und Verwaltungsrat, sondern auf der politischen Ebene. Nun zum Problem Stückgutkonzept, mit dem sich Nationalrat Ammann und Nationalrat Herczog auseinandergesetzt haben. Am letzten Donnerstag wurde dieses Stückgutkonzept vom Verwaltungsrat SBB behandelt und mit einigen Modifikationen in bezug auf die Abwicklung usw. auch genehmigt. Es geht hier um Einsparungen, die von den Verantwortlichen auf etwa 55 Millionen Franken geschätzt werden. Das ist kein Pappenstiel, wenn es auch allein noch keine Lösung der finanziellen Probleme der SBB bringt. Eine Zwangskompensation – Herr Ammann hat diese Frage gestellt – gegenüber dem privaten Transportgewerbe wäre nicht möglich, weil wir dafür gar keine Rechtsgrundlagen haben.

Zu Herrn Herczog: Es geht nicht darum, einfach Leistungen abzubauen, sondern attraktive, wesensgerechte Leistungen seitens der SBB, also eines öffentlichen Verkehrsmittels, zu erbringen. Und der Stückgutverkehr ist eben in der Regel weder attraktiv noch wesensgerecht, vor allem wenn er über kleinere Strecken geht und mit kleinen Gewichten. Sie wissen ja, dass es um Güter bis zu 2000 Kilo geht.

Nun noch zur Frage von Nationalrat Ammann nach dem Abbau auf dem Personalsektor: Mit diesem Stückgutkonzept ist tatsächlich der Abbau von Etatstellen verbunden, wobei man aber selbstverständlich nicht Entlassungen vornehmen, sondern das auf andere Weise lösen wird. Rationalisierungen im Personalbereich sind natürlich unerlässlich, wenn man zu einer Gesundung kommen will. Denken wir daran, dass der Personalbereich etwa mit 60 Prozent am Gesamtaufwand der SBB partizipiert.

Nationalrat Aregger, Sie haben die Frage nach dem Gutachten von Prof. Rühli und der Behandlung im Bundesrat gestellt. Der Bundesrat ist grundsätzlich mit den Empfehlungen von Herrn Rühli einverstanden. Er wird diese auch in bezug auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates schrittweise, und nicht etwa mit einer Gesamterneuerung, verwirklichen. Wir haben überdies eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche sich bereits mit den Vorbereitungen für die Revision der verschiedensten Rechtserlasse befasst und womit sich teilweise auch Ihr Parlament zu befassen haben wird.

Schliesslich zu den Fragen von Nationalrat Herczog: Es stimmt, die Investitionen Schiene/Strasse stehen etwa in dem von Ihnen erwähnten Verhältnis von 1:5. Das ist ein Missverhältnis, das längerfristig in bezug auf die zeitgemässe Tauglichkeit der Infrastrukturen Auswirkungen auf die Schiene haben muss. Helfen Sie mit, Nationalrat Herczog, diese Infrastruktur zu verbessern, insbesondere dann, wenn wir hier miteinander die NHT und ähnliche Grossinvestitionsvorhaben für die SBB des nächsten Jahrhunderts behandeln. Sie haben Immobiliengeschäfte der SBB erwähnt in bezug auf den Hauptbahnhof Zürich. Ich kann dazu sagen: Es kann natürlich nicht darum gehen, dass spekulative Geschäfte getätigt werden. Es geht nur um eine vernünftige, wirtschaftlich richtige Nutzung von Aktiven der SBB, eben auch von Grundstücken. Und es ist natürlich ein Gebot der Zeit und der Situation, dass Immobilien, also Aktiven der SBB, so gut wie möglich genutzt werden, dass man sie nicht teilweise kommerziell brachliegen lässt, denn wir können ja nicht in Schönheit sterben.

Ein Leistungsabbau steht, wie bereits gesagt, nicht in Frage, sondern ein nachfragegerechtes Leistungsangebot. Man soll nach dem Markt Leistungen anbieten, ausserhalb des gemeinwirtschaftlichen Bereiches, und nicht neben dem Markt. Das ist die Politik, die übrigens auch dem neuen Stückgutkonzept zugrunde liegt.

Nationalrat Oehen, Sie wollen eine künftige Verkehrspolitik nicht auf die GVK abstützen. Sie haben die GVK offenbar bereits gründlich studiert. Das freut mich. Sie ist jetzt in der ständerätlichen Kommission in Beratung. Diese Kommission hat bereits Eintreten beschlossen. Ich muss Ihnen die Frage stellen: Auf was wollen Sie denn eine koordinierte Verkehrspolitik für die Zukunft abstützen, wenn nicht auf eine Gesamtverkehrskonzeption, ganz unabhängig von der

Frage, wie man sich in einzelnen Teilen zu dieser Konzeption und zu den Vorschlägen des Bundesrates stellt?

Aber da werde ich Ihnen nächstes oder übernächstes Jahr zurufen müssen: *Hic Rhodos, hic salta!* Man kann nicht jahrelang bei verkehrspolitischen Anliegen immer auf die GVK warten und damit auch heikle oder unliebsame Verkehrsgeschäfte hinausschieben, und dann, wenn sie da ist, ist sie plötzlich nicht mehr tauglich als Diskussionsgrundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik! So werden wir den Weg in die Zukunft bestimmt nicht finden.

Wir haben seit dem Leistungsauftrag, seit wir ihn hier in den beiden Räten diskutierten, Schritte in die richtige Richtung gemacht. Dazu haben auch die Expertisen Wegenstein, Hayek, Rühli wesentlich beigetragen. Das 16-Punkte-Aktionsprogramm der SBB – Sie wurden darüber im Mai/Juni im Geschäftsbericht 1982 einlässlich orientiert – ist in voller Fahrt, teilweise auch bereits realisiert. Das neue Stückgutkonzept mit Wirksamkeit ab 1985 wurde vom Verwaltungsrat bereits beschlossen. Ein neues Wagenladungskonzept ist ausgearbeitet. In Bearbeitung stehen andere Rationalisierungsmassnahmen, Umstellungen, Umwandlung von Stationen. Die Kritik daran hat ja bereits eingesetzt, bevor sich die parlamentarischen Gremien damit befassen konnten.

Auch in der Hierarchie, der Zusammensetzung des Verwaltungsrates, Entflechtung usw., werden alle notwendigen Vorkehren und Vorbereitungen getroffen. Der Bundesrat hat konkrete Beschlüsse gefasst. Ich erinnere an seine Stellungnahme (der Bericht ist in Ihren Händen) zur Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale, ich erinnere an das Vortreiben der NHT (das Vernehmlassungsverfahren wird eben jetzt abgeschlossen), ich erinnere an die GVK, welche in der ständerätlichen Kommission in Behandlung ist.

Es gilt nun, dieses Gesamtpaket durchzuziehen, und zwar mit Konsequenz, wobei ich unter Konsequenz gar nicht etwa Sturheit meine. Ich bin nicht der Auffassung, die GVK müsse so quasi «l'art pour l'art» mit Punkt und Strichpunkt realisiert werden. Aber es muss in Richtung einer koordinierten Verkehrspolitik nach den Vorstellungen der GVK gehen, weil es keine Alternative gibt, die auch nur annähernd gleichwertig wäre. Es sind eben Weichen gestellt, die wir beachten müssen, um eine geradlinige Fahrt zu gewährleisten, sonst entgleisen wir. Die Lokomotivführer – und das sind die Verantwortlichen der SBB – sind machtlos, wenn die für die Weichenstellung Verantwortlichen nicht das Richtige tun. Die Weichensteller aber, das sind Sie, meine Damen und Herren Parlamentarier, und das sind wir, der Bundesrat. Sorgen wir für eine richtige Weichenstellung, dann werden die Lokomotivführer auch in der Lage sein, eine gute Fahrt in die Zukunft zu gewährleisten. Ich bitte Sie um Zustimmung.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detaillberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Röhlin

Der Finanz- und Investitionsplan 1985/86 ist an die Verkehrskommission zurückzuweisen.

Art. 2*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Röthlin

Le plan financier et le plan des investissements pour 1985 et 1986 sont renvoyés à la Commission des transports et du trafic.

Röthlin: Es scheint mir, als ob das Parlament die SBB-Probleme vor sich hinschiebt, statt sie kräftiger anzupacken, oder – wie es Herr Bundesrat Schlumpf formuliert hat – indem wir in dem von ihm so plastisch gezeichneten Orchester mitspielen. Wobei ich unsere Rolle eher als Paukenschläger sehe und nicht im Spielen der ersten Geige. Jede vernünftige Lenkung setzt eine längerfristige Planung, das Sichausrichten auf eine Konzeption, voraus. Diese Konzeption liegt seit März 1982 rechtsverbindlich vor: der Leistungsauftrag 1982 an die SBB. Es darf anerkennend festgehalten werden, dass er einen wesentlichen Fortschritt hinsichtlich der Klärung des politischen, wirtschaftlichen und speziell des unternehmerischen Handlungsrahmens für die SBB darstellt. Damit wurde eine sehr wichtige Grundlage für die Erarbeitung einer Unternehmungspolitik der SBB geschaffen. Dies wird sicher zur Verbesserung bei der Unternehmungsplanung und zur Folgerichtigkeit des Geschäftsgebarens der SBB beitragen.

Einfluss auf die Unternehmungsplanung kann das Parlament nicht über das Budget nehmen. Das SBB-Budget haben wir *in globo* zu akzeptieren oder abzulehnen. Ein griffiges Instrument der Unternehmungsplanung hingegen haben wir der Verkehrskommission und dem Parlament mit Artikel 8 des Leistungsauftrages gegeben. Mit Artikel 8 verlangen wir, dass der Bundesversammlung jedes Jahr eine mittelfristige Planung vorgelegt wird. Diese muss insbesondere Auskunft geben über:

- die Unternehmungsziele unter Einschluss der Kapazitätsplanung,
- die dafür erforderlichen Investitionen und deren Finanzierung,
- die Finanzplanung.

Im vorliegenden ersten Finanz- und Investitionsplan 1985/86 finden Sie nun einige Thesen, die teilweise den Forderungen von Artikel 8 nachkommen. Es sind dies die Unternehmungsziele mit dem Grundsatz, den vollen Rechnungsausgleich anzustreben. Es folgen die bereichsweise Zielsetzungen im Personen- und Güterverkehr. Dass dabei angemessene Deckungsbeiträge bis volle Kostendeckung anvisiert werden, können wir als realistisch und erfreulich beurteilen. Dass der Verwaltungsrat der SBB die Stärkung der Führung durch organisatorische und institutionelle Massnahmen zur raschen und wirksamen Durchsetzung der Unternehmungsziele auf die nächsten Jahre verschiebt, ist dagegen unerfreulich. Unakzeptabel ist auch das Hinausschieben der Neuumschreibung der Aufgaben und Kompetenzen des SBB-Verwaltungsrates, nachdem Prof. Rühli und die Verkehrskommission eine schnellere Gangart verlangten.

Fraglich wird dann die Situation beim Finanzplan. Die schlechten Prognosen für Personen- und Güterverkehr werden wohl in etwa stimmen. Die stagnierende Wirtschaftslage kann uns nicht mehr Personen und Güter auf die Schiene bringen, wohl aber ein sich positiv abzeichnendes, aktives Marketing. Alternativen für eine Verminderung der Fehlbeträge sowie die Konsequenzen daraus werden nirgends dargestellt.

Und nun zum wichtigsten Punkt: Im Artikel 8 des Leistungsauftrages wird in Absatz a eine Kapazitätsplanung verlangt, also eine Planung der SBB über ihr Leistungsvermögen. Diese Kapazitätsplanung aber fehlt vollständig in dieser Vorlage. Dabei ist sie für die unternehmerische Führung unentbehrlich.

Ich fasse zusammen: Drei Gründe veranlassen die CVP-Fraktion, Artikel 2 zu streichen und den Finanz- und Investi-

tionsplan 1985/86 an die Verkehrskommission zurückzuweisen.

1. Die Neuumschreibung der Aufgaben und Kompetenzen des SBB-Verwaltungsrates und die Stärkung der Führung dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden, sondern müssen rasch erfolgen.

2. Die Fehlbeträge der Ertragsrechnung werden laut Plan für 1985 auf 470 Millionen Franken und für 1986 auf 490 Millionen steigen. Diese Defizite sind unhaltbar. Die Verkehrskommission soll Alternativen ausarbeiten lassen, die uns Möglichkeiten und Konsequenzen verminderter Fehlbeträge aufzeigen. Für den Bundeshaushalt sind die enormen SBB-Belastungen nicht mehr tragbar, um nochmals mit den Worten von Herrn Bundesrat Schlumpf zu sprechen.

3. In diesem Plan fehlt die Kapazitätsplanung. Artikel 8 des Leistungsauftrages verlangt dies ausdrücklich. Die SBB-Generaldirektion und der Verwaltungsrat können sich von dieser grundlegenden Aufgabe nicht drücken.

Ich beantrage Ihnen Rückweisung an die Verkehrskommission und ersuche Sie, auch bei den SBB diesen Pflock endlich einmal einzuschlagen.

Seiler: Herr Röthlin beantragt Ihnen, den Finanz- und Investitionsplan der SBB an die Kommission zurückzuweisen. Ich unterstütze diesen Antrag, allerdings aus ganz anderen Gründen, als sie Herr Röthlin dargelegt hat.

Die Fehlbeträge in den SBB-Rechnungen – und man kann das nicht genug wiederholen – sind das Ergebnis, sind die Folge einer verfehlten oder gar nicht betriebenen Verkehrspolitik der letzten 20 bis 30 Jahre. Der Preis, den wir heute für diese falsche, einseitige Verkehrspolitik zahlen, besteht nicht nur in den Defiziten der Bahnen, sondern auch in der stetigen Verschlechterung der wirklichen Lebensqualität, der Verschlechterung der Luftqualität, Zerstörung der Landschaft und ganz allgemein der Zerstörung unserer Umwelt. Die Umweltprobleme haben aber heute absolute Priorität, und ich meine, auch vor dem Streben nach Rechnungsausgleich bei den Bundesbahnen.

Der vorgelegte Finanz- und Investitionsplan steht den notwendigen Bedürfnissen eines umfassenden Umweltschutzes diametral entgegen. Was nützen – frage ich – die eindringlichen Aufrufe unseres Innenministers zur Mithilfe aller im Kampf gegen die übermässige Luftverschmutzung, weil für Menschen und Natur die Grenzen der Belastbarkeit durch Abgase überschritten sind, wenn auf der anderen Seite ein anderer Minister uns einen Plan vorlegt, der zum Ziele hat, noch mehr Güter- und Personenverkehr von der Schiene weg auf die Strasse zu verlegen? Damit wird eindeutig die Umwelt noch mehr belastet, Herr Bundesrat, das sind Disharmonien und Dissonanzen, die an und für sich nicht vorkommen sollten. Wir lesen in diesem Finanz- und Investitionsplan zum Wagenladungsverkehr, dass Transporte abgewehrt werden sollen, dass der Einzelwagenverkehr nur noch gepflegt werden soll, soweit angemessene Deckungsbeiträge erreicht werden können. Das neue Stückgutkonzept ist der Anfang vom Ende des Stückguttransports auf den Schienen. Ich bin davon überzeugt, dass bezüglich der erwarteten Ergebnisverbesserung von 55 Millionen Franken eine erneute Bruchlandung erfolgen wird.

Beim Personenverkehr ist vorgesehen, die Tarife jährlich zu erhöhen. Diese Erhöhungen bedeuten, dass weitere Bahnkunden auf die Strasse vertrieben werden, weil die Reizschwelle der Tariffhöhe zum Teil schon wesentlich überschritten wurde.

Ich möchte noch einen regionalpolitischen Aspekt anfügen. Die Arbeitsplätze, die die SBB abbauen, befinden sich vielfach in Randgebieten und Bergregionen. Wir haben hier in diesem Saal einmal eine Motion Hösli verabschiedet, die dem Abbau von Arbeitsplätzen in Bergregionen ein Ende bereiten sollte. Der Bundesrat hat Weisungen erlassen. Wie wir heute aber feststellen müssen, sind diese Weisungen an die Bundesämter und -betriebe völlig wirkungslos.

Auf dem Tisch des Hauses haben wir im weiteren eine Botschaft betreffend ein Massnahmenpaket II zur Stärkung

der Wirtschaft mit dem Schwerpunkt Regionalpolitik. Ich bin der Meinung, dass es eine schizophrene Politik ist, wenn ein Bundesbetrieb, wie hier die SBB, in den genannten Gebieten Arbeitsplätze abbaut, während der Bundesrat gleichzeitig Förderungsmassnahmen für die gleichen Regionen vorsieht. Die bessere und kostengünstigste Lösung wäre hier die Erhaltung der Arbeitsplätze in diesen Regionen.

Dies alles gesagt heisst nun nicht, dass die SBB bei Erstellung ihrer Leistungen nicht wirtschaftliche Grundsätze zu berücksichtigen hätten. Es heisst aber, dass die SBB heute keine Leistungen abzubauen – und mit diesem Investitionsplan werden Leistungen abgebaut oder es ist vorgesehen –, sondern ihr Angebot auszuweiten und zu verbessern hätten. Wenn wir hier über die Bundesbahnen debattieren, sind nicht nur diese Bundesbahnen und die Bundeskasse betroffen, es geht um wesentlich mehr. Es geht vor allem auch um Werte, die sich nicht immer frankenmässig quantifizieren und gewichten lassen. Erst wenn wir all diese und weitere Zusammenhänge berücksichtigen, sind wir in der Lage, richtige Entscheidungen zu treffen. Richtig kann heute nur heissen: Auf ein langfristig überlebensfähiges System hinzuwirken. In einem solchen System brauchen wir leistungsstarke Eisenbahnen.

Der vorgelegte Plan widerspricht diesen Anforderungen. Er stellt verkehrspolitisch die Weichen in die falsche Richtung. Die falsche Verkehrspolitik wird fortgesetzt. Der vorgelegte Plan missachtet auch die Priorität des Schutzes unserer Umwelt. Er ist im weitem regionalpolitisch fragwürdig. Er ist auch eine falsche Interpretation der Forderung, dass die Bahn der Volkswirtschaft zu dienen habe, da das Problem nur durch die finanzpolitische Brille betrachtet wird. Wir dürfen die SBB nicht mit der «Peitsche Rechnungsausgleich» daran hindern, der Allgemeinheit optimal zu dienen. In diesem Sinne unterstütze ich den Antrag Röthlin auf Rückweisung. An und für sich wäre ich für Rückweisung an den Absender, das wären Bundesrat und SBB. Aber man kann die Vorlage auch an die Kommission zurückweisen in der Hoffnung, dass dann Bundesrat und SBB den Auftrag erhalten, einen Plan vorzulegen, der den Anforderungen und Bedürfnissen unserer Zeit genügt.

Ich bitte Sie, den Antrag Röthlin zu unterstützen.

Bircher: Der Antrag von Kollege Röthlin ist mir sehr sympathisch. Ich hätte allerdings erwartet, dass er in seinen Beweggründen, weshalb er Investitions- und Finanzplan an den Bundesrat oder an die Kommission zurückweisen möchte, doch eine etwas deutlichere Sprache sprechen würde. Ich sage Ihnen, weshalb ich eine unterschiedliche Auffassung habe: Die langfristigen Ziele der SBB sind in diesem Investitions- und Finanzplan genau festgelegt, weniger im Budget. Dort können wir ja höchstens für ein Jahr disponieren, aber wenn wir schon über mehrere Jahre Ziele setzen, dann sollten wir uns doch auch langfristig Gedanken machen über den Kurs unserer Bundesbahnen. Hier hätte sich meines Erachtens für den Bundesrat wie für die SBB, die natürlich in diesen Fragen mit dem Bundesrat Arm in Arm gehen muss, die grosse Chance geboten, das von Herrn Seiler angesprochene gesteigerte Umweltbewusstsein der Bevölkerung aufzunehmen und es in diese Pläne einfliessen zu lassen. Wir können doch nicht aus der Defensive heraus, in der wir uns nun seit Jahren befinden, Reaktionen, wie wir sie in der Herbstsession gehört haben, Reaktionen, wie sie letzte Woche auch vom Departement des Innern gesendet worden sind, völlig überhören und eine Verkehrspolitik weiterbetreiben, die von mir aus gesehen recht eingeleisig verläuft.

Darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, wie die Realität aussieht? Zwischen 1950 und 1982 hat der öffentliche Verkehr ungefähr von 56 Prozent auf 17 Prozent der Personenkilometer an Terrain verloren. Der Anteil des Schienenverkehrs ist von 52 Prozent auf 24 Prozent aller Tonnenkilometer zurückgegangen; also in beiden Sektoren, sowohl im gesamten öffentlichen Verkehr als auch im Schienenverkehr – bezogen auf das Güteraufkommen –, haben wir einen ganz drastischen Rückgang. Wir wissen, dass jeder Rück-

gang, jede Verlagerung des öffentlichen Verkehrs auf die Strasse eine neue Umweltbelastung bringt. Wir haben auch in der eidgenössischen Politik Dissonanzen festzustellen: Wir wissen, dass jetzt der Gesamtbundesrat an Bundesbeschlüssen arbeitet und dass er sogar Gesetze ausarbeitet, die alle möglichen Massnahmen betreffen, um den Schadstoffgehalt der Luft zu verringern; andererseits wissen wir genau, dass jener Sektor, der punkto Schadstoffreduktion effektiv am meisten bringen würde, eben der schienengebundene, umweltfreundliche Verkehr, laufend benachteiligt wird. Man liest im Investitions- und Finanzplan, dass man «rigorose Einsparungen im Personal- und Sachbereich vornehmen» müsse, dass «eine Tarifpolitik mit dem Ziel der Erfolgsmaximierung angestrebt» werden müsste, und man liest von «Fortführung der Rationalisierung der Regionallinien». Ich möchte Herrn Bundesrat Schlumpf insofern Anerkennung aussprechen, als er sich auf bestehende Gesetze stützt und sagt: «Ich habe einen Leistungsauftrag erhalten, ich will den konsequent zu Ende führen.» Aber umgekehrt möchte ich ihn als Verkehrspolitiker darauf ansprechen, dass natürlich jedes Gesetz, jeder Auftrag, jeder Bundesbeschluss dazu da ist, um auch geändert zu werden. Wenn sich übergeordnete gesamtschweizerische Zielsetzungen abzeichnen – und solche haben wir ja vom Bundesrat aufgezeigt erhalten –, dann ist es doch weiss Gott auch unserem Verkehrsminister unbenommen, Gesetze, an die er sich selber loyal gebunden fühlt, einmal zur Änderung vorzuschlagen.

Ich möchte auch ganz deutlich den Widerspruch unserer eigenen Politik aufzeigen. Wir haben eine Schwerverkehrsabgabe vorgeschlagen; wir haben sie mehrheitlich im Parlament durchgebracht, und sie kommt Ende Februar zur Volksabstimmung. Gleichzeitig finden wir in diesen Plänen den klaren Auftrag und den klaren Willen, dass wir den Güterverkehr wieder mit höheren Tarifen belasten wollen; auf den 1. Januar 1984 ist bereits die erste Tarifierhebung für den Wagenladungsverkehr vorgesehen. Ich möchte einmal auf Folgendes hinweisen: Wenn jetzt die Schwerverkehrsabgabe vom Volk abgelehnt wird – was ich persönlich nicht wünsche –, dann haben wir also trotzdem auf den 1. Januar 1984 eine Anhebung der Tarife bei den Wagenladungsgütern, somit also konkurrenzunfähig eine eindeutige Verschlechterung für die Schiene und damit genau das Gegenteil von dem, was wir eigentlich beabsichtigt hatten.

Widersprüche zeigen sich auch im Personenverkehr: Auch dort wissen wir genau – statistisch in den letzten Wochen und Monaten immer wieder belegt –, dass die Schadstoffe von Autos ungefähr 30 bis 40 Prozent der Luftverschmutzung ausmachen. Auch hier der genau gleiche Widerspruch. Wir haben Tarifierhöhungen angekündigt für 1984, 1985 und 1986, und es tut mir leid, dass wir hier einen Finanz- und Investitionsplan haben, der bereits jetzt diese Tarifierhöhungen vorsieht. Sie finden diese vorgeschrieben im gelben Heft, das wir zugestellt erhielten. Einem solchen Plan kann ich nicht zustimmen.

Ich möchte Sie daran erinnern: Wir hatten Tarifierhöhungen grösseren Ausmasses bereits im April 1983, als die Tarife ungefähr um 10 Prozent erhöht wurden. Die Teuerung ist in der Zwischenzeit lange nicht in diesem Ausmass relevant geworden. Wir werden auch nächstes Jahr kaum eine Teuerung haben, die 2 oder 3 Prozent übersteigt. Wenn die Bundesbahnen wieder mit einer Tarifierhöhung von 4, 5 oder mehr Prozent kommen, dann haben wir auch hier gesamthaft gesehen eine Verschlechterung für den Personenverkehr.

Darf ich festhalten, dass einer der Hauptwiderstände, um überhaupt vom privaten auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, genau diese Tarifierhöhungen sind? Tarifierhöhungen stellen heute für die Leute einen Kostenfaktor dar und wirken beeinflussend, wenn entschieden wird, ob eine Distanz mit dem Auto, der Eisenbahn oder mit einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel bewältigt wird.

Ich fasse zusammen: Herr Bundesrat, die langfristigen Zielsetzungen, die Bundesrat und SBB uns vorgelegt haben – ich nehme an, auf Befehl von oben –, sind zu eng nur auf

das Kosten- und Ertragsdenken ausgerichtet; sie zeigen zu stark nur eine unternehmerische und keine volkswirtschaftliche, gesamtpolitische Betrachtungsweise. Not würde heute aber genau das Gegenteil tun: eine umweltpolitisch ganzheitlich ausgerichtete Betrachtungsweise.

Der Finanz- und Investitionsplan der SBB ist nicht auf die von der übrigen Politik gesteckten Ziele und Notwendigkeiten ausgerichtet; im Gegenteil, die angelaufenen und von mehreren Votanten auch beim Budget aufgezeigten sogenannten Sanierungsmaßnahmen sowie die von mir erwähnten und abgelehnten Tarifierhöhungen widersprechen sogar diesen gesamtpolitischen Zielsetzungen.

Deshalb lehne ich diesen Plan ab und hoffe, dass Sie (mit dem Antragsteller Röhlin) ihn an den Bundesrat zur Neubearbeitung zurückweisen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Verkehrskommission, wie es Herr Röhlin beantragt, allein bei einer allfälligen Rückweisung befinden sollte; meines Erachtens sollten wir den Plan an den Bundesrat zurückweisen.

Vetsch, Berichterstatter: Herr Röhlin hat unvermittelt Schützenhilfe bekommen für seinen Antrag. Ich möchte aber von allem Anfang an klarstellen, dass die Schützen Röhlin einerseits, Seiler und Bircher andererseits auf ganz verschiedene Scheiben zielen. Sie bezwecken mit ihrer Rückweisung keineswegs dasselbe. Darauf müssen Sie achten!

Herr Röhlin möchte ganz eindeutig mehr Rationalisierung (er hat das auch im Eintretensvotum gesagt in bezug auf den Regionalverkehr), mehr Einsparungen, kleinere Defizite. Er ist nicht zufrieden, dass der Finanzplan gleichbleibende Defizite vorsieht. Wir könnten ohne weiteres nun Varianten errechnen lassen, die reduzierte Defizite vorsehen. Nehmen wir die Teuerung anders an, fallen sie anders aus. Lassen wir die Tarifierhöhungen weg, wie dies Silvio Bircher haben möchte, bleiben die Defizite höher. Man kann beim Finanzplan manipulieren, wie man will, wir bekommen – wenn wir wünschen – andere Resultate. Dass der Finanz- und Investitionsplan nicht sehr schlecht liegt, zeigen gerade die nun sehr weit auseinandergelassenen Standpunkte der Votanten, die Sie hier eben gehört haben. Der Finanz- und Investitionsplan ist ein Mittelmass, eine Richtlinie, an die sich die Unternehmensleitung zu halten versucht.

Planung, Konzeption hat Walter Röhlin gesagt. Es fehle insbesondere die Kapazitätsplanung. Das ist richtig. Zu einem grossen Teil haben wir einen Mangel, aber da sind doch Konzepte in Ausarbeitung für den Stückgutverkehr, für den Wagenladungsverkehr, auf die dann eine Kapazitätsplanung aufbauen muss. Das braucht doch auch seine Zeit.

Herr Seiler und Herr Bircher sehen im Finanz- und Investitionsplan etwas mehr, als diese Planung sein kann, und sie übersehen, dass das, was sie wollen, die Grundlage der politischen Führung, nicht der Finanz- und Investitionsplan sein kann, sondern der Leistungsauftrag.

Dem Ansinnen von Herrn Bircher, man könne ja gesetzliche Grundlagen auch ändern, wenn die Zeiten ändern, muss ich in diesem Fall entgegenreten, wenn er meint, man könne einen Leistungsauftrag SBB, der 1982 für vier Jahre beschlossen worden ist, nach zwei Jahren einfach wieder abändern. Solche Politik – Herr Bundesrat Schlumpf hat das gesagt – dient unserer Verkehrspolitik und unseren Bahnen natürlich überhaupt nicht; das geht nicht. Die Grundlage für diese Finanz- und Investitionsplanung ist nun einmal der Leistungsauftrag 1982.

Dieser Leistungsauftrag 1982 verlangt von den SBB, dass zusammen mit dem Voranschlag eine mehrjährige Planung zur Kenntnisnahme an das Parlament unterbreitet wird, und zwar alljährlich. Zur Kenntnisnahme. Jetzt wollen wir doch wohl ein wenig Geduld haben. Bei aller Zielstrebigkeit, wie sie Walter Röhlin vorgibt – ich unterstütze sie –, nützt es uns gar nichts, wenn wir heute den Artikel 2 des Bundesbeschlusses ablehnen und den Finanzplan an die Verkehrskommission zurückweisen. Denn die SBB sind zweifelsohne bereits an den Vorarbeiten für den Finanz- und Investitions- und Kapazitätsplan 1986/1987.

Was heute eingebracht wird, ist für diese Vorarbeit sicher wichtig. Aber wenn wir diesen Plan zurücknehmen und sechs oder acht Monate daran arbeiten, dann überdecken sich diese Arbeiten. In einem Jahr haben wir einen neuen Finanz- und Investitionsplan, und ich hoffe mit Kollege Röhlin, dass er mehr hergibt als der jetzige. Aber in dieser Zwischenzeit aus dem jetzigen (den Sie hoffentlich studiert haben) mehr herauszuholen, ist kaum möglich. Der Artikel 2 heisst: «Vom Finanz- und Investitionsplan 1985/1986 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.» Es nützt also nichts, ob wir jetzt Kenntnis nehmen oder nicht. Wichtig ist, dass wir hier die Erwartungen für die nächste Planung klar zum Ausdruck bringen. Ich bitte Sie, den Antrag Röhlin abzulehnen.

M. Houmard, rapporteur: M. Röhlin, appuyé par MM. Seiler et Bircher, et tous deux pour des raisons différentes, demande le renvoi du plan financier et du plan des investissements 1985 à 1986 à la Commission des transports et du trafic ou au Conseil fédéral.

Je vous rappelle que le plan doit notamment renseigner sur les objectifs de l'entreprise, y compris sur la planification de ses capacités, sur les investissements requis pour atteindre ces objectifs et sur leur financement, ainsi que sur la planification financière.

Je voudrais préciser ici, comme dans mon rapport d'entrée en matière, que la commission a pris connaissance du rapport, et qu'elle a constaté, avec M. Röhlin, qu'il était incomplet, mais qu'elle a admis que dans l'état actuel de l'information, la Direction des CFF n'était pas à même de fournir un rapport définitif. Les enquêtes menées dans certains secteurs ne sont pas encore terminées. A ce propos, nous pensons ici en particulier au trafic de détail: le conseil d'administration n'ayant pris position à ce sujet que la semaine dernière, il n'était pas possible d'inclure de manière définitive le problème dans le rapport en question.

Aussi longtemps que font défaut les données fondamentales pour planifier et prendre en conséquence les décisions qui s'imposent, il est difficile de faire des prévisions sur les investissements et sur le plan financier. La direction est consciente de cet état de fait; elle le mentionne au chiffre 14 en relevant que des conceptions fondamentales sont disponibles (trafic par wagons complets et trafic de détail). Dès que les décisions auront été prises au sujet des stratégies à adopter, les exigences du marché en matière d'équipement d'exploitation, qui n'ont été que globalement définies jusqu'ici, pourront être déterminées de manière détaillée. Il sera alors possible de présenter également une planification des capacités des investissements, étayée concrètement pour plusieurs années, comme cela se fait pour le plan à moyen terme.

D'autre part, la commission estime qu'elle ne donne pas un avis de qualité de ce rapport, elle en a pris acte tout simplement. Ainsi à l'article 2, il est précisé ceci: «Il est pris acte du plan financier.»

En conséquence, la commission vous demande de la suivre en acceptant le message qui vous est soumis.

Bundesrat Schlumpf: Darf ich unterstreichen, was die Kommissionsreferenten dargelegt haben? Ein Finanzplan ist kein Ausgabenkonzept, und wir können durch einen Finanzplan niemanden, weder uns selbst noch die Exekutive noch die Organe der SBB, zu einem bestimmten Verhalten zwingen. Ein Finanzplan ist auch kein Mehrjahresbudget. Das sollten wir uns vor Augen halten. Er ist in diesem Sinne auch nicht ein Mehrjahreskredit für eine bestimmte Investitionspolitik. Ein Finanzplan ist – die Referenten haben das gesagt – eine Orientierungshilfe. Der Finanzplan ist eigentlich der ziffernmässige Ausdruck von geplanten Aktivitäten. Nun können wir aber nicht rückwärts vom Finanzplan her sagen: Es muss mehr ausgegeben werden für bestimmte Investitionen, beispielsweise im Bereiche der Infrastruktur. Darüber haben wir erst zu diskutieren, wenn diese Investitionsvorhaben kommen, und sie sind unterwegs. Ich nehme einmal die NHT. Ich werde Nachschau halten, ob alle diejenigen, die

heute derart fulminant für mehr Investitionen im Bereich der Schiene und der SBB eintreten, ob diese dann auch, wenn die Nagelprobe kommt, dazu stehen. Es bringt wenig ein, wenn man, solange es um das Grundsätzliche, um das Konzeptionelle geht, da den Weg weiss und ihn auch dem Bundesrat doziert, aber, wenn es darum geht, diesen Weg zu begehen, die Nagelprobe zu bestehen, dann zurückschreckt vor der Opposition, welche anderweitig wieder aus anderen Überlegungen auftritt. Das, Herr Röhlin, richtet sich nicht an Sie.

Und ein Zweites: Gemäss dem Leistungsauftrag, Artikel 8 – das haben Sie so eingebracht in dieses materielle Gesetz vom 19. März 1982 –, gilt folgendes: nur zur Kenntnisnahme sind diese Unterlagen zu unterbreiten, aber nicht zur Genehmigung. Wenn man damit nicht einverstanden ist, dann kann man das nicht der Kommission oder dem Bundesrat zurückweisen mit dem Auftrag, man solle etwas Besseres bringen. Man kann nicht bessere Finanzplanzahlen erbringen, höchstens falsche, nämlich unehrliche. Aber das kann und darf nicht der Sinn einer Orientierungshilfe sein. Nationalrat Röhlin, ich bin der Meinung, dass mit einer kleinen Einschränkung der Bundesrat den Auftrag nach Artikel 8 Absatz 2 erfüllt hat, nämlich die Vorlage dieser Unterlagen zur Kenntnisnahme: Unternehmensziele, Investitionen, Finanzierung, Finanzplanung. Sie erwähnen noch die Kapazitätsplanung. Wir können Ihnen darüber nicht ebenso einlässliche Angaben machen, weil wir gegenwärtig mit Ausnahme dessen, was läuft, nicht zusätzliche Kapazitäten planen. Sie haben nähere Angaben dazu im Bericht des Bundesrates zur Frage von neuen Eisenbahn-Alpentransversalen, dort haben wir diese Kapazitäten und die Entwicklung in Zukunft dargelegt.

Eine Verzögerung, Nichtrealisierung in nützlicher Frist, das kann gemäss Aktionsprogramm gar nicht in Frage kommen, aber es geht andererseits um eine realistische Programmierung, um einen realistischen Zeitplan. Wir werden alle in reichem Masse mit Arbeit befasst sein, Sie im Parlament, wenn es um die Realisierung geht, weil sehr viele Rechtserlasse auf Ihrer Stufe miteinzubeziehen sind.

Zu den Ausführungen der Herren Bircher und Seiler: Umwelt: da besteht innerhalb des Bundesrates gar keine Disharmonie. Wir sind alle gleich umweltbewusst und der Meinung, dass dem Umweltbewusstsein auch in der Praxis Rechnung getragen werden muss. Aber ein nicht ausgelastetes Leistungsangebot im Stückgutbereich bringt uns umweltmässig nichts ein. Etwas einbringen würde uns ein Stückgutleistungsangebot, wenn es ausgeschöpft würde, wenn die Nachfrage danach bestünde. Das Bereithalten von Kapazitäten – auch für andere Güterverkehre ausserhalb des Stückgutbereiches – so weit sie nicht nachgefragt werden, bringt auch umwelt- und energiepolitisch nichts. Die Nachfrage nach diesen Kapazitäten beim Stückgut und bei anderen Leistungen der Bahnen oder des öffentlichen Verkehrs insgesamt können wir nicht erzwingen. Dafür haben wir keine Rechtsgrundlagen. Wir können sie nur herbeiholen durch ein entsprechend attraktives und auch wesensgerechtes Leistungsangebot. Nun müssen wir sagen, dass bei Kleintransporten dieses Kriterium «wesensgerecht» nicht gegeben ist, vor allem, wenn das Stückgut über relativ kurze Distanzen zu befördern ist. Denken wir auch an die Kostendeckung beim Stückgut, 38 Prozent, meine Damen und Herren! Das ist ein Kostendeckungsgrad, der derartige Massnahmen, wie sie da getroffen wurden, verlangt.

Nationalrat Seiler, ich habe gesagt, an Umwelt- und Energiebewusstsein fehlt es dem Bundesrat so wenig wie dem Rat hier, und zwar koordiniert über alle Bereiche. Da gibt es keine Disharmonien. In der Musik – ich habe nur von der Harmonie gesprochen – gibt es noch ein anderes Element, das ist der Rhythmus. Etwas Unangenehmes in der Musik sind unmotivierte Rhythmuswechsel; wenn man bei einem Marsch plötzlich vom Vierviertel- zum Sechachteltakt übergeht, versuchen Sie da einmal zu marschieren. In dieser Gefahr befinden wir uns, dass wir einen Rhythmuswechsel vornehmen, der uns aus dem Tritt bringt, wenn wir den hier erarbeiteten Leistungsauftrag SBB schon nach eineinhalb

Jahren wieder auf den Kopf stellen wollen. Und zu den Hinweisen, Nationalrat Seiler, auf regionalpolitische Anliegen, die uns auch viel bedeuten. Wir kennen den Artikel 31bis Absatz 3 der Bundesverfassung und das Investitionshilfegesetz natürlich, auch die Bedeutung der Erhaltung von Arbeitsplätzen!

Aber gerade das zeigt, dass wir nicht auf diese Weise SBB-Politik betreiben können. Denn wenn wir gemeinwirtschaftliche Leistungen verlangen, dann sind sie als das zu bezeichnen und abzugelten. Und wenn wir nicht gemeinwirtschaftliche Leistungen haben wollen, dann muss der unternehmerische Freiraum respektiert werden, das ist das Rezept des von Ihnen verabschiedeten Leistungsauftrages. Im Artikel 6 heisst es ganz klar in bezug auf den Stückgutverkehr, dass er über die direkten Kosten hinaus einen Beitrag an die Verbundkosten erwirtschaften soll. Und deshalb wird ja auch der Beitrag des Bundes jährlich um 25 Millionen abgebaut. Wir bewegen uns genau im Rahmen des Leistungsauftrages. Nationalrat Seiler, Sie haben ein hartes Wort gebraucht: Schizophrenie. Ich verzichte auf eine Stellungnahme dazu, aber ich möchte sagen, das, was Sie hier vorgeschlagen haben, müsste ich in aller Klarheit als hüst und hott bezeichnen, denn hüst haben Sie im März 1982 gesagt und hott würden Sie sagen, wenn Sie jetzt der Meinung wären, man müsse den Leistungsauftrag und die klare unternehmerische Zielsetzung wieder über Bord werfen. Aber so geht es nicht. So können wir weder in die Zukunft marschieren noch mit den SBB in die Zukunft fahren.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag von Nationalrat Röhlin auf Rückweisung an die Verkehrskommission abzulehnen. Er würde ja nichts bringen, was im Zusammenhang mit der Budgetberatung von Belang sein könnte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	97 Stimmen
Für den Antrag Röhlin	29 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	112 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

Abschreibung – Classement

Motion 83.003, Renforcement de l'économie. Mesures

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

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	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1983 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1669-1676
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 031

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.