

Nationalrat Herczog, Sie haben das Gutachten des Betriebswissenschaftlichen Instituts nicht richtig interpretiert. Es geht dort nicht um das Prinzip der Teilung – gemeinwirtschaftliche Leistung, Abgeltung, kommerzieller Bereich und Eigenwirtschaftlichkeit –, sondern nur um die Methode. Das BWI geht von einer eigentlichen Sockelmethode aus: gemeinwirtschaftlicher Bereich als Sockelangebot und dann Aufstockung der kommerziellen Leistungen. Die SBB haben – weder im Januar noch vor- oder nachher – in bezug auf den Leistungsauftrag 1982 und die Auswertung etwas anderes vertreten, als das, was ich hier gesagt habe. Darf ich Ihnen ganz generell empfehlen, immer das als gültig hinzunehmen, was ich hier in diesen Fragen meines Departementes für den Bundesrat sage?

Nationalrat Jaeger, die Finanzierung der Vorhaben, die wir verfolgen – also «Bahn 2000» und auch Tarifmassnahmen – ist dann gesichert, wenn das bundesrätliche Konzept inklusive KVP insgesamt realisiert wird. Wir können für unbestimmte Varianten natürlich nicht auch noch Finanzierungsmöglichkeiten anbieten. Die Aussichten sind keineswegs schlecht; sie sind sogar gut, wenn wir bei den klar festgelegten Zielen bleiben, wenn wir eine gerade Linie einhalten und diese tatkräftig realisieren. Es wurde natürlich schon viel in Richtung «Bahn 2000» gemacht: die KVP-Vorlage, der Leistungsauftrag SBB, die Rahmenkredite KTU – die neue Treibstoffzollverwendung ist auch integriert – und dann die Vorlage für die Nationalstrassenpolitik der kommenden Jahre.

Frau Christinat, darf ich Ihnen empfehlen, die GVK noch einmal zur Hand zu nehmen und zu lesen? Sie werden dort nämlich die offenbar überraschende Feststellung machen, dass das, was wir jetzt als «Bahn 2000» präsentieren, konzeptionell bereits durch die Expertenkommission Hürlimann (GVK) vorgeschlagen war. Nur ging die NHT in der Realisierung voraus. Aber die Kommission Hürlimann hat in der GVK bereits einen Aufwand von etwa 5 Milliarden Franken für das übrige Schienennetz namhaft gemacht. Es ging der Kommission Hürlimann – also der GVK – nie um die NHT. Jetzt haben wir das Ganze in ein Konzept integriert, und wir haben die Neubaustrecken wesentlich reduziert. Das ist die Neuerung.

Nationalrat Clivaz, ich danke Ihnen für das Zitat. Ich kann diese Auffassung nur teilen und sagen: Jawohl, Taten sind notwendig, aber natürlich die richtigen. Es müssen die zweckmässigen und auch die unter finanziellen und andern Gesichtspunkten realisierbaren Taten sein. Dem wird die Motion in verschiedenen Punkten nicht oder nur teilweise gerecht. Es wäre beispielsweise undenkbar, Ziffer 1 beim Leistungsauftrag 87 (die Eigenwirtschaftlichkeit) fallen zu lassen. Das wäre eine völlig neue Weichenstellung in Abweichung auch dessen, was die GVK vorschlägt. Oder: Generell im ganzen Lande den Halbstundentakt einzuführen, das wäre im Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten nicht gangbar. Auch das vorzeitige Inkraftsetzen eines siebten Rahmenkredites (Ziffer 6) wäre gar nicht realisierbar, weil wir weder die Beteiligung der Kantone mit ungefähr der Hälfte noch die Vergabe der Bestellungen bereits, um ein Jahr vorgezogen, ab 1986 realisieren könnten.

Im Punkt 7 – ich will darauf nicht näher eingehen – hat es einige Elemente, für die es einer Verfassungsrevision bedürfte, wenn man sie realisieren wollte.

Ich möchte Sie also bitten, die Motion nicht in dieser Form zu überweisen. Hingegen ist der Bundesrat bereit, sie als Postulat entgegenezunehmen.

Motion der sozialdemokratischen Fraktion

Motion du groupe socialiste

Präsident: Wir bereinigen die Vorstösse. Der Bundesrat beantragt Ihnen, die Motion der sozialdemokratischen Fraktion in ein Postulat umzuwandeln. Herr Bircher hält als Sprecher der sozialdemokratischen Fraktion an der Motion fest.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Motion	40 Stimmen
Für die Überweisung als Postulat	58 Stimmen

Überwiesen – Transmis

Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion

Interpellation du groupe radical

Präsident: Herr Steinegger bestätigt, dass er von der Antwort des Bundesrates befriedigt ist.

Postulat Müller-Meilen

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Wird es aus der Mitte des Rates bekämpft? – Das ist nicht der Fall.

Überwiesen – Transmis

83.514

Motion der sozialdemokratischen Fraktion

SBB. Leistungsauftrag

Motion du groupe socialiste

Contrat d'entreprise des CFF

Wortlaut der Motion vom 23. Juni 1983

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten Bericht und Antrag zur Anpassung des Leistungsauftrages der SBB an die heutigen veränderten Verhältnisse zu unterbreiten, wobei die volkswirtschaftlichen Aufgaben, welche die Bundesbahnen von Gesetzes wegen zu erfüllen haben, mitzuberücksichtigen sind.

Texte de la motion du 23 juin 1983

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un rapport assorti de propositions tendant à adapter le mandat conféré aux CFF à l'évolution de la situation; les réajustements préconisés devraient également porter sur les tâches relevant de l'économie publique, que les CFF sont tenus d'accomplir en vertu de la législation.

Sprecher – Porte-parole: Weber-Arbon

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nach Artikel 3 des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 haben die Bundesbahnen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen. Sie sind zudem nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Sie sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten und haben sich den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.

Nach dem Leistungsauftrag 1982/1986 haben die SBB nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich anzustreben. Bereits im ersten Jahr hat sich leider gezeigt, dass die SBB nicht in der Lage sind, diesen Leistungsauftrag zu erfüllen: So sollte zum Beispiel der Wagenladungsverkehr bis 1986 volle Kostendeckung erzielen, der Stückgutverkehr einen höchstmöglichen Beitrag an die Verbundkosten erwirtschaften. In Tat und Wahrheit ergab sich beim Wagenladungsverkehr 1982 ein Volumentrückgang von nicht weniger als 8,2 Prozent, beim Stückgutverkehr sogar ein solcher von 10,4 Prozent. Die im Leistungsauftrag enthaltene Herabsetzung der Finanzhilfe des Bundes im Stückgutverkehr ist deshalb völlig unrealistisch, ebenso die volle Kostendeckung für den Wagenladungsverkehr in den nächsten vier Jahren.

Wegen des jetzt bestehenden Leistungsauftragskonzepts befinden sich die SBB in einer unternehmerischen Zwangsjacke, welche sie zum Beispiel zu Tarifierpassungen zwingt, welche ihre Konkurrenzfähigkeit arg beeinträchtigen. Es erscheint nicht nur angezeigt, sondern notwendig, den Leistungsauftrag der SBB flexibler zu gestalten und damit nicht noch vier Jahre zuzuwarten, bis der heute gültige Leistungsauftrag abläuft. Es könnte auch nicht verantwortet werden, mit einer solchen Modifikation zuzuwarten, bis die verfassungsrechtlichen und gesetzgeberischen Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik verwirklicht sind.

Bei einer Modifikation des Leistungsauftrags ist auch in vermehrtem Masse als bisher zu beachten, dass die Bundesbahnen von Gesetzes wegen «der Volkswirtschaft» zu dienen haben. Es sind also neben den betriebswirtschaftlichen Kriterien auch solche der allgemeinen Verkehrspolitik sowie der Energie- und Umweltschutzpolitik miteinzubeziehen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
Rapport écrit du Conseil fédéral*

Nach langwierigen Vorarbeiten haben die eidgenössischen Räte im Frühjahr 1982 den auf fünf Jahre befristeten Leistungsauftrag an die SBB verabschiedet und damit einen bedeutsamen verkehrspolitischen Entscheid gefällt.

Die Verwirklichung der Empfehlungen der GVK, von der positive Auswirkungen auf die SBB zu erwarten sind, wird noch einige Jahre beanspruchen. In der Zwischenzeit bildet der Leistungsauftrag eine wertvolle Überbrückungsmassnahme. Er hat den SBB eine wesentliche finanzielle Entlastung gebracht (Erhöhung des Dotationskapitals, Starthilfe Huckepackverkehr, Neuregelung der Abgeltung auf der Grundlage des regionalen Personenverkehrs). Der Leistungsauftrag konkretisiert ferner die widersprüchliche Zielsetzung des Bundesbahngesetzes, indem er die Zuständigkeiten im gemeinwirtschaftlichen (regionaler Personenverkehr) und im Marktbereich klar regelt. In letzterem haben die SBB volle Handlungsfreiheit.

Für einzelne Verkehrsbereiche enthält der Leistungsauftrag Vorgaben. So ist im Personenverkehr und im damit verbundenen Gepäcktransport auf die Dauer mindestens volle Kostendeckung sicherzustellen. Im Wagenladungsverkehr ist nach Möglichkeit bis 1986 wieder volle Kostendeckung zu erzielen. Die Einführungshilfe für den Huckepackverkehr wird schrittweise abgebaut.

Die Vorgaben zum Huckepackverkehr sind aufgrund des neuen Verfassungsartikels über die Treibstoffzölle (BV Art. 36ter Abs. 1 Bst. c) zu ergänzen. Danach können nun aus den Erträgen des Treibstoffzolles auf die Dauer Investitions- und Betriebsbeiträge an den Huckepackverkehr geleistet werden, und das Angebot kann im Sinne einer gemeinwirtschaftlichen Leistung erweitert werden. Die Einzelheiten sind in der Ausführungsgesetzgebung festzulegen.

Die Ziele des Leistungsauftrags sind hoch gesteckt. Die SBB setzen alles daran, sie innerhalb der Laufzeit bestmöglichst zu erreichen. Aus der Transportkostenrechnung für das Jahr 1982 geht jedoch hervor, dass der Kostendeckungsgrad in allen Verkehrsbereichen weiter gesunken ist. Mit Ausnahme des Postverkehrs sind heute alle Sparten defizitär.

Konjunkturverlauf und wachsender Konkurrenzdruck stellen somit die Erreichung der Zielsetzung des Leistungsauftrags in Frage. Auch bei positiver Einschätzung der unternehmerischen Möglichkeiten dürfte insbesondere eine volle Kostendeckung im Wagenladungsverkehr bis 1986 kaum erreichbar sein. Massnahmen bei der Leistungserstellung (im Sinne der Kostenbeeinflussung) und auf der Preisseite sind daher unerlässlich. Im Rahmen der Ergebnisoptimierung sind die SBB bestrebt, ihren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern. Die Strategien im Wagenladungs- und Stückgutverkehr zeigen, dass längerfristig durchaus die Chance besteht, die Ertragslage in diesen Bereichen zu verbessern. Unerlässlich ist dabei allerdings die Unterstützung der zu treffenden Massnahmen durch die Verbesserung der verkehrspolitischen Randbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbslage der Schiene.

Das im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag aufgestellte Aktionsprogramm hat in allen Unternehmungsbereichen dynamische Bestrebungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage ausgelöst. Die SBB nehmen den Leistungsauftrag ernst und sind bestrebt, die ihnen zugestandene unternehmerische Freiheit im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen auszuschöpfen. Es wäre bedauerlich, wenn dieser Elan durch eine vorzeitige Überarbeitung des Leistungsauftrags beeinträchtigt würde.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass der Leistungsauftrag eine unerlässliche Grundlage für eine zukunftsorientierte SBB-Politik darstellt. Die Zielvorgaben sind so flexibel formuliert, dass die SBB nicht zu Tarifierhöhungen gezwungen werden, die ihre Konkurrenzfähigkeit beeinträchtigen könnten. Auch bei nur teilweiser Erfüllung der Zielsetzungen dürften die Bemühungen der SBB eine wesentliche Verbesserung der unternehmerischen Effizienz zur Folge haben. Entscheidend dafür ist aber, dass die nunmehr eingeleiteten kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen kontinuierlich durchgeführt werden können. Eine überstürzte Anpassung des Leistungsauftrags würde sie beeinträchtigen. Sie brächte zudem höchstens einen Zeitgewinn von einem Jahr. Auf Ende 1986 muss die geltende Regelung ohnehin überprüft werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat empfiehlt, die Motion abzulehnen.

Weber-Arbon: Wir haben vor genau zwei Jahren eine Motion zur Anpassung des Leistungsauftrages an die damals veränderten Verhältnisse eingereicht. Ein derartiger Vorstoss kann auch durch den Zeitablauf gegenstandslos werden! Immerhin stelle ich fest, dass in der neuen Motion (der Sie soeben in der Postulatsform zugestimmt haben) der Gedanke, den wir vor zwei Jahren vertraten, ebenfalls enthalten ist. Aufgrund dieser heutigen Ausgangslage können wir unseren damaligen Motionsvorstoss also zurückziehen.

Präsident: Herr Weber zieht diese Motion zurück.

*Schluss der Sitzung um 19.55 Uhr
La séance est levée à 19 h 55*

Motion der sozialdemokratischen Fraktion SBB. Leistungsauftrag

Motion du groupe socialiste Contrat d'entreprise des CFF

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.514
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	955-956
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 444

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.