

nen und dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	28 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	8 Stimmen

Art. 4

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 Beschlusentwurfes	31 Stimmen (Einstimmigkeit)
-----------------------------------	--------------------------------

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1983

CFF. Gestion et comptes 1983

Botschaft und Beschlusentwurf vom 1. Mai 1984 (BBI II 291)

Message et projet d'arrêté du 1^{er} mai 1984 (FF II 296)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 10. April 1984

Rapport et comptes des CFF du 10 avril 1984

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,

Hochschulstrasse 6, Berne

Cavelty, Berichtersteller: Die Rechnung der SBB erscheint im Jahre 1983 erstmals in neuer Form, nämlich als Unternehmensrechnung. In dieser Form erleichtert sie die Abgrenzung nach Aufwandarten und nach Verantwortungsbereichen sowie die laufende Budgetüberwachung. Die Rechnung pro 1983 ergibt in wenigen Worten folgendes Bild: Das Defizit, das aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken ist, beträgt 431,7 Millionen Franken und ist um 66,7 Millionen Franken niedriger als das Defizit des Vorjahres. Es ist den SBB also gelungen, um einiges besser als im Vorjahr abzuschliessen, aber nicht so gut, wie man es eigentlich erwartet hatte, denn das Budget wurde um 44,3 Millionen Franken nicht erreicht.

Auf der Ertragsseite ist zu bemerken, dass der Personenverkehr 76,3 Millionen Franken mehr einbrachte als im Vorjahr, was vor allem auf Tarifmassnahmen 1982 und 1983 zurückzuführen ist. Trotz des Taktfahrplanes konnte die Anzahl der beförderten Personen nicht gesteigert werden. Angesichts der Konkurrenz auf der Strasse kann man vielleicht auch sagen: gerade wegen des Taktfahrplanes ist es gelungen, eine Abnahme des Personenverkehrs aufzuhalten. Mit 217 Millionen Bahnbenützern blieb die Zahl der Personen, die befördert wurden, konstant. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr liegen trotz leichten Rückganges des Volumens um 30 Millionen Franken über dem Vorjahresergebnis.

Auf der Aufwandseite liegen die Personalausgaben mit einem Zuwachs von 3 Prozent innerhalb des budgetierten Rahmens. Die Personalausgaben machen übrigens 58,4 Prozent der Gesamtausgaben aus, was eine normale Rechnung bedeutet.

Der Sachaufwand weist einen Zuwachs von 1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresergebnis aus, womit das Budget in diesem Bereich um 2,8 Prozent unterschritten wird.

Bei der Investitionsrechnung sind Bauaufwendungen im Betrage von 891 Millionen Franken zu erwähnen, womit das Volumen des Vorjahres um 65,5 Millionen überschritten

wurde. Die Botschaft betont zu Recht die Notwendigkeit einer zurückhaltenden Investitionspolitik, da die Investitionen die Erfolgsrechnung der SBB sehr stark belasten. (Man spricht davon, dass sie diese um ungefähr 10 Prozent belasten.) Gesamthaft, unter Einrechnung der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, der Starthilfe im Huckepackverkehr, der Finanzhilfe im Stückgutverkehr und der Nichtverzinsung des Dotationskapitals, beträgt die Leistung der Bundeskasse an die SBB in diesem Jahr 1229 Millionen Franken, d.h. rund 24 Millionen Franken weniger als letztes Jahr.

Der Bundesrat bezeichnet die finanzielle Lage der SBB nach wie vor als prekär, und prekär ist sie tatsächlich, trotz der erwähnten leichten Verbesserungen im Berichtsjahr; doch wird damit nichts Neues gesagt. Ich habe mir die Mühe genommen, nachzulesen, was in unserem Rat in den letzten fünf Jahren, seit ich Mitglied bin, zu den sich wiederholenden Defiziten jeweils gesagt wurde. Im Jahre 1979, noch unter Herrn Bundesrat Ritschard, wurden grosse Hoffnungen auf die Schwerverkehrsabgabe, den Leistungsauftrag und die Realisierung eines Basistunnels gelegt. Im Jahre 1980 sprach Herr Kollege Dreyer als Kommissionspräsident von einer «symphonie en chiffres rouges»; nach seiner damaligen Feststellung «l'avenir reste précaire» unterblieb jede weitere Diskussion. Im Jahre 1981 betonte Herr Bundesrat Schlumpf die Bedeutung des bevorstehenden Leistungsauftrages. Im Jahre 1982 wies Herr Kollege Gerber als Präsident vor allem auf das vorgesehene Aktionsprogramm hin, von welchem Verbesserungen zu erwarten seien. Bundesrat Schlumpf setzte einige Hoffnungen auf die Schwerverkehrsabgabe und überhaupt auf die Realisierung der GVK, warnte aber gleichzeitig, zuviel davon zu erwarten, da generelle Konzeptionen nur Beiträge zu Problemlösungen seien, wenn auch die konkreten Schlüsse daraus gezogen würden.

Letztes Jahr bezeichnete Herr Kollege Gerber als Kommissionspräsident das Aktionsprogramm neben dem Taktfahrplan als Hoffnungsschimmer.

Was sollen wir dieses Jahr sagen? Zunächst einmal das Positive, wie es der Bundesrat in der Botschaft sieht.

1. Das Aktionsprogramm hat bereits eine jährliche Ergebnisverbesserung von 15 Millionen Franken gebracht.
2. Bis zum Jahre 1986 sollen weitere Massnahmen im Sinne einer Konkretisierung des Leistungsauftrages eine zusätzliche Ergebnisverbesserung von 60 Millionen Franken bringen.
3. Die Angebotsgestaltung im Stückgutverkehr, bekannt unter dem Namen Cargo Domizil, soll ab Anfang 1985 jährliche Rechnungsverbesserungen von 55 Millionen Franken bringen; dies unter Einsparung oder – negativ gesehen – unter Verlust von 960 Arbeitsplätzen.

Dies sind die in der Botschaft bezifferten positiven Annahmen. Dazu kommen noch weitere Hoffnungen aus administrativen und technischen bzw. verkehrspolitischen Verbesserungen. So zum Beispiel aus den Änderungen gemäss Expertise Rühli und den Wettbewerbsverbesserungen aufgrund der Schwerverkehrsabgabe. Teurer als ursprünglich vorgesehen wird die Förderung des Huckepackverkehrs.

Alles in allem ist aus gegenwärtiger Sicht eine Zukunft zu erwarten, die einige Verbesserungen der finanziellen Situation der SBB mit sich bringt, die aber von einer ausgeglichenen Rechnung weit entfernt ist. Die Frage der Defizite der SBB ist eine Frage unserer Verkehrspolitik. Dies stellte Kollege Miville schon vor einigen Jahren anlässlich der gleichen Diskussion wie heute fest. Und so ist es tatsächlich auch heute. Die Kunst einer guten Verkehrspolitik ist es, aus dem Strassen- und Bahnverkehr ein sinnvolles Ganzes zu machen, ein Ganzes, welches sich ergänzt statt konkurrenziert. Ob und wie weit wir auf dem Weg zu diesem Ganzem sind, könnten uns am besten die Mitglieder der Gesamtverkehrskommission unter dem Präsidium von Kollege Hans Meier sagen.

Es wäre ebenso falsch, einseitiger Anhänger der Bahn zu sein, wie einseitiger Anhänger der Strasse. Und dies selbst

dann, wenn man überzeugter Befürworter des öffentlichen Verkehrs ist. Denn der öffentliche Verkehr wickelt sich sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene ab. Aus dieser Sicht erscheint es als richtig, wenn der Verwaltungsrat der SBB empfiehlt, als Alternativen die Umstellung einzelner schwach besetzter Züge auf Busbetrieb in die Abklärung einzubeziehen und in der Zusicherung neuer Regionalzüge zurückhaltend zu sein. Meiner Meinung nach ist der Bahn langfristig nur geholfen, wenn wir ihr ermöglichen, unter voller Entschädigung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen, rationell und effizient zu arbeiten. Das tun wir nicht, wenn wir um jeden Preis an jeder kaum benützten Strecke und an jedem leeren Bahnhof festhalten oder, andererseits, sinnvoll funktionierenden Bahnen bequeme und wintersichere Strassen beilegen. In diesen Zusammenhang gehören weitere tiefgreifende und nun zum Entscheid anstehende Fragen wie jene des Ausbaues der Haupttransversalen der Bahn einerseits und zusätzlicher Nationalstrassen andererseits. Ferner gehört hierher auch die Frage, wer den Regionalverkehr bestimmen und bezahlen soll.

Notwendig sind Entscheide aus einer Gesamtschau der Verkehrspolitik. Zu dieser Gesamtschau gehören, neben den eigentlichen Fragen des Verkehrsbedarfes und der Verkehrsmittel, auch solche der Finanzen, des Umweltschutzes und des Preises, den man für den Umweltschutz bezahlen will und bezahlen kann; ferner Fragen der regionalen und nationalen Wirtschaft, des Raumbedarfes, der Energieressourcen und auch der Sozialpartnerschaft.

Die Verkehrspolitik wird immer mehr zu einer umfassenden Disziplin, die keine einseitige Fixierung und keine Schnellschüsse aus der Hüfte erlaubt. Die Folgen einer guten oder weniger guten Verkehrspolitik spiegeln sich eben unter anderem in den Rechnungsergebnissen der SBB wider.

Ich komme zum Schluss: Rechnungen und Geschäftsbericht der SBB sind den Umständen entsprechend befriedigend ausgefallen. Den Umständen entsprechend. Allen Verantwortlichen kann gute Arbeit bescheinigt und verdankt werden. Es zeichnet sich eine leichte Verbesserung der Geschäftslage aufgrund eingeleiteter und geplanter Massnahmen ab. Eine ausgeglichene Rechnung ist aber nicht in Sicht. Dazu bedürfte es grundlegender Änderungen der Verkehrspolitik, wofür wir, die politischen Instanzen, zuständig sind. Zu hoffen ist auf die Gesamtverkehrskonzeption, die aber richtig und konsequent durchgeführt werden muss. Wenn sie zu einer blossen Versteinerung der gegenwärtigen Situation führt, hilft uns auch die Gesamtverkehrskonzeption nicht weiter. Erst gestützt auf eine richtige, konsequente Gesamtverkehrskonzeption lässt sich ein durchgreifender und überzeugender Leistungsauftrag erarbeiten und gestalten.

Namens der einstimmigen Verkehrskommission beantrage ich die globale Gutheissung von Rechnungen und Geschäftsbericht der SBB.

Bundespräsident Schlumpf: Ich bin Ständerat Cavelti dankbar für seine Präsentation des Geschäftsberichtes der SBB, für seine wohlwollende Beurteilung der Leistungen, seine Anerkennung an alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf allen Stufen in der Unternehmung, auch für seinen interessanten Rückblick auf Aussagen, die wir hier gemeinsam in den letzten Jahren gemacht haben, insbesondere aber für seinen Appell und für seine Fragestellung, ob wir denn überhaupt noch mit guten Gründen und in guten Treuen Positives mit Blick auf die Zukunft in die Diskussion einbringen dürfen; ob es Neues gebe, das nicht schon seit Jahren immer wieder gesagt und dann durch die Ereignisse weitgehend desavouiert wurde.

Ich glaube an die Zukunft. Wir werden zwar noch nicht kurzfristig, jedoch mittel- oder langfristig, aus diesem dunklen Tunnel hinausfahren können. Dieser Glaube fusst in einem ganzen Paket von Massnahmen, welche seit Jahren – insbesondere im Anschluss an den Leistungsauftrag SBB, den Sie im Jahre 1982 genehmigt haben – verwirklicht werden. Die Aufgabenstellung bleibt unverändert. Die Not-

wendigkeit, langfristige Ziele zu verfolgen, ist ebenso gegeben wie vor einigen Jahren, wenn man die Gesamtbelastung des Bundes und das zu übernehmende Defizit von immerhin über 430 Millionen Franken in Rechnung stellt.

Ständerat Cavelti hat auf hauptsächlichliche Massnahmen, die bereits getroffen wurden oder im Gange sind, hingewiesen. Ich rekapituliere, dass man an solchen langfristigen Zielen arbeitet und sie realisiert, Schritt um Schritt: Der Taktfahrplan hat hier seine Bedeutung wie auch die Neuorganisation des Stückgutverkehrs auf 1. Januar 1985. Das ist ein Beispiel, wie man versucht, in unserem Lande Verkehrspolitik zu betreiben: Noch bevor dieses Stückgutkonzept – das niemandem Nachteile, allen aber mit einer zeitgemässeren, rationelleren Organisation eine Vollversorgung bringt – in die Tat umgesetzt ist, wird es von allen Seiten beschossen. Man sagt: Wegen dieser 55 Millionen Franken, die eingespart werden könnten, lohne sich doch eine solche Übung nicht. Doch warten wir nicht auf das Christkind bei den SBB und auf glückliche Ereignisse, Toto- oder Lottogewinne. Die Sanierung unseres öffentlichen Verkehrswesen wird sich nur realisieren lassen durch ein Multipack von Massnahmen, das langfristig zum Einsatz kommen muss. Wenn wir vor jeder Massnahme zurückschrecken, die «nur» 50 Millionen Franken an Mehrerträgen oder an Minderausgaben erbringt, werden wir eben immer auf ein Christkind warten. Das wird sich für die SBB aber nie einstellen.

Ständerat Cavelti hat die Expertise Rühli erwähnt. Der Bundesrat ist auch hier an der Realisierung. Sie wissen, wir haben bei den Ergänzungswahlen in den Verwaltungsrat der SBB dem Rechnung getragen, indem wir unternehmererfahrene Persönlichkeiten aus grössten und erfolgreichsten schweizerischen Unternehmungen – ich nenne nur Nestlé und Swissair – für diesen Verwaltungsrat gewinnen konnten. Auch die Zusammensetzung der Generaldirektion mit den Herren Latscha, Eisenring und Crippa entspricht dem Anforderungsprofil für ein zeitgemässes Management einer grossen Unternehmung. Bei den Rationalisierungsmassnahmen geht es um das, was Herr Ständerat Cavelti erwähnte. Da ist nun die Nagelprobe, da geht es um Beiträge zur Betriebsrationalisierung, die Schritt um Schritt erfolgt. Diese Schritte sind hart, für jene Betroffenen etwa, die auf eine bediente Station verzichten müssen, hart aber auch für diejenigen, welche unablässig und konsequent diesen Weg weiter beschreiten müssen.

Ich nenne Neuregelungen in anderen Bereichen des Verkehrswesens: Treibstoffzollvorlage; sie wird jetzt in der ständerätlichen Kommission verabschiedet und in Ihren Rat kommen mit dem Problem des Kompensationsbeschlusses, den der Bundesrat damit verbinden wollte und immer noch will; aber die Kommissionsmehrheit des Ständerates wird einen anderen Antrag stellen. Ich nenne die Nationalstrassenpolitik. Auch hier eine klare Vorstellung, wie das weitergehen soll, nämlich in dem Sinne, wie Ständerat Cavelti sagte, ein sinnvolles Ganzes im Verkehrswesen anzustreben und nicht einfach einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen von den verfügbaren Finanzmitteln abhängig zu machen. Das haben wir doch weitgehend gemacht. Wir hatten die Finanzierungsgrundlagen für einen Teil unserer Verkehrsinfrastruktur, und deshalb haben wir dort auch sehr zielbewusst und rasch ausgebaut. Für den anderen Teil, für die Schiene, fehlten mehr und mehr die Finanzen. Dann hat man die Investitionen gekürzt, und das ist langfristig in jeder Unternehmung schlechte Politik.

Wir werden auf eine solche Gesamtschau auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Nationalstrassennetzes Rücksicht nehmen. Es kann nur darum gehen, Lücken zu schliessen, das Netz fertigzustellen. Die Transjurane ist ein Problem für sich. Im übrigen werden wir den Anliegen einer koordinierten Verkehrspolitik im Zusammenhang mit den Umweltschutzmassnahmen Rechnung tragen.

Man hat den Entscheid des Bundesrates (über den im Nationalrat bereits diskutiert wurde) zur Frage einer neuen Eisenbahnalttransversale wirklich nicht verstanden oder nicht verstehen wollen, obwohl die Begründung mit letzter Deutlichkeit in unserem Bericht und auch in den ergänzenden

Ausführungen enthalten ist. Es geht bei diesem Entscheid des Bundesrates, der im Bericht an die eidgenössischen Räte – Sie werden ihn noch behandeln – erläutert ist, nicht um Resignation, nicht um Mutlosigkeit, nicht um Mangel an Pioniergeist des heutigen Bundesrates. Die Pioniertat wurde schon vor 100 Jahren erbracht, nämlich die Durchstossung des Alpenwalles mit einer Eisenbahn, einer damals sehr modernen Verkehrsverbindung. Wir können diese Pioniertat nicht mehr vornehmen, das haben uns unsere Vorfahren in höchst verdienstvoller Art und Weise vorweggenommen. Heute geht es um die Frage: Welche weiteren Kapazitäten auf der Schiene sind wann notwendig? Das hat mit Mutlosigkeit, mit Resignation nichts zu tun, sondern wieder mit dem gleichen: mit dem Anliegen einer koordinierten Verkehrspolitik.

Der Bundesrat hat noch nicht Stellung genommen zur NHT, aber die Widerstände sind bereits im Wachsen, insbesondere im Raume zwischen Bern und Olten, also in der Etappe, die zuerst realisiert werden soll, vor allem, wenn man auf die Kapazität am Lötschberg–Simplon schaut, die dort in den nächsten Jahren geschaffen wird: 12 Millionen Tonnen Transitzkapazität, heute haben wir 4 Millionen, also 8 Millionen zusätzliche Transitzkapazität.

Vergegenwärtigen wir uns, was das bedeutet! Wir schaffen am Lötschberg–Simplon in den nächsten Jahren mit dem in Gang befindlichen Ausbau eine zusätzliche Kapazität, die beinahe so gross ist wie das, was wir jetzt überhaupt durch Gotthard und Lötschberg–Simplon transitieren, nämlich etwa 9,5 Millionen Tonnen. In diese Gesamtschau müssen die einzelnen verkehrspolitischen Massnahmen eingeordnet werden.

Ich bin Ständerat Cavelti sehr dankbar dafür, dass er diesen Appell zu einer Neuorientierung an uns gerichtet hat. Sicher kann nur über eine GVK-Vorlage (wie sie dann letzten Endes im einzelnen auch aussehen mag) die Grundlage für eine koordinierte und integrierte (in energiepolitische, umweltpolitische, landschaftspolitische Gesichtspunkte integrierte) Verkehrspolitik geschaffen werden.

Vor allem um eines müssen wir nicht nur bitten, sondern mit allem Nachdruck ersuchen: Es muss in der Verkehrspolitik endlich einmal Schluss sein mit dieser «kleinkarierten Gartenpflege», bei der jeder seine Optionen nur gerade nach den eigenen Interessen ausrichtet, wie das nicht nur eine kleine Gruppe oder eine einzelne Gemeinde macht, wenn es um die Frage der Besetzung einer Station geht, sondern wie das repräsentative Organisationen des Verkehrswesens sogar in allerjüngster Zeit machen, in dem sie einer in mühevoller Arbeit entstandenen Gesamtschau, der GVK, entgegentreten und sie zu zertrümmern suchen. Dies einfach deshalb, weil aus ihrem Blickwinkel vielleicht eine andere Lösung als die zweckmässiger erscheint. Wenn jeder seinen Garten zum Richtmass für die Verkehrspolitik nimmt, dann werden wir nie zu dem kommen, was Ständerat Cavelti richtig postuliert hat (richtig, das ist ein Pleonasmus, wenn ein Ständerat etwas sagt, ist es natürlich immer richtig!), d. h. was Ständerat Cavelti eindrücklich dargelegt hat, nämlich: zu einem sinnvollen Ganzen in der Verkehrspolitik. Ich habe diese eindrücklichen Ausführungen des Kommissionspräsidenten zum Anlass genommen, um auch über allgemeine Fragen der Verkehrspolitik zu sprechen. Ich bin Ihnen für die Genehmigung des Geschäftsberichtes dankbar.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 83.056

PTT. Voranschlag 1984. Nachtrag I

PTT. Budget 1984. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 18. April 1984

Message et projet d'arrêté du 18 avril 1984

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,

Viktoriastrasse 21, Berne

Belser, Berichterstatter: Von den Nachtragskrediten von 23,4 Millionen Franken entfallen 18,5 Millionen auf die Investitionen und 4,9 Millionen Franken auf die Erfolgsrechnung. Während die Nachtragskredite der Erfolgsrechnung für Gebäudeumbauten und EDV-Leistungen durch Dritte vorgesehen sind, fallen die Nachtragskredite der Investitionsrechnung auf unvorhergesehene Grundstück- und Liegenschaftskäufe wie auch auf einen höheren Zahlungsbedarf bei in Ausführung stehenden Bauten. Durch einen zusätzlichen Verpflichtungskredit von 376 000 Franken werden in erster Linie teuerungsbedingte Mehrkosten sowie die Erweiterung eines Fernmeldemehrzweckgebäudes in Tarasp abgedeckt. Die Nachtragskredite liegen im üblichen Rahmen. Ich bitte Sie, dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1983

CFF. Gestion et comptes 1983

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	224-226
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 644

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.