

Dritte Sitzung – Troisième séance**Mittwoch, 19. September 1984, Vormittag****Mercredi 19 septembre 1984, matin**

8.00 h

*Vorsitz – Présidence: M. Gautier***Wahlprüfung und Vereidigung****Vérification des pouvoirs
et prestation de serment**

M. de Chastonay, rapporteur: Le Bureau de votre conseil, réuni le 17 septembre dernier, a examiné l'élection de M. Armand Magnin, à Carouge. M. Magnin remplace M. Dafflon qui a donné sa démission en date du 11 septembre dernier. Le Conseil d'Etat du canton de Genève a déclaré élu M. Magnin par arrêté du 17 septembre 1984 et l'élection a été publiée dans la *Feuille d'avis officielle* du canton de Genève de ce jour, 19 septembre 1984. Il n'existe, pour le Bureau, aucun indice qu'il y ait une incompatibilité avec le mandat au Conseil national. M. Magnin, qui a d'ailleurs déjà siégé dans ce conseil entre mars 1981 et octobre 1983, est le premier remplaçant sur la liste du Parti du travail. Le Bureau dès lors vous propose à l'unanimité de valider l'élection de M. Magnin.

Le président: Aucune autre suggestion n'étant faite, vous avez donc décidé de valider cette élection.

*Herr Magnin legt das Gelübde ab**M. Magnin fait la promesse requise*

Le président: Monsieur Magnin, l'Assemblée fédérale prend acte de votre promesse. Je vous remercie et je vous souhaite un cordial retour dans ce conseil après une interruption de onze mois. Je forme mes vœux les meilleurs pour la reprise de votre activité en tant que parlementaire fédéral.

84.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1983**CFF. Gestion et comptes 1983**

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

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

Voranschlag der SBB vom 10. April 1984

Budget 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

Beschluss des Ständerates vom 5. Juni 1984

Décision du Conseil des Etats du 5 juin 1984

Aregger, Berichterstatte: Die bisherige, zeitlich verspätete Behandlung von Geschäftsbericht und Rechnung der SBB steht – im Vergleich zu früheren Jahren – in verschiedener Hinsicht unter veränderten Vorzeichen. Ich denke dabei an die wesentlichen personellen Veränderungen im Verwaltungsrat und in der Führungsspitze der Unternehmung.

Dann erwähne ich die Tatsache, dass wir erstmals über ein ganzes Jahr mit geltendem Leistungsauftrag und funktionierendem Taktfahrplan berichten können. Ich weise auch darauf hin, dass uns erstmals eine neue einstufige Gesamterfolgsrechnung und eine Investitionsrechnung vorgelegt werden. Bis 1982 erhielten wir jeweils eine Betriebs- und eine Gewinn- und Verlustrechnung. Bemerkenswert ist ferner, dass erstmals auch über Konsequenzen aus den Gutachten Hayek und Rühli berichtet wird. Wir finden im Geschäftsbericht und in der bundesrätlichen Botschaft mehrere Hinweise auf Aktionsprogramme und Rationalisierungsmassnahmen. Zudem hat der Verwaltungsrat ein neues Reglement beschlossen, mit dem unter anderem eine Verwaltungsratskommission für Planung und Investitionen geschaffen wurde. Die Aufgabe dieser Kommission besteht in der Beurteilung von diesen Investitionen nach streng betriebswirtschaftlichen Kriterien.

Wenn ich von veränderten Vorzeichen spreche, dann denke ich aber in erster Linie an die aktuellen Entwicklungen in der Verkehrspolitik und an die vergangenen Abstimmungen über die Verwendung der Treibstoffzölle wie über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgaben. Gegenwärtig bewegt die emotionsgeladene Diskussion über den Umwelteinfluss einer Temporeduktion die Gemüter. Weitere Forderungen sind schon angekündigt, und alle laufen darauf hinaus, das Auto zu belasten oder gar zu verketzern. Das Auto wird zwar technisch und vor allem umwelttechnisch höheren Ansprüchen genügen müssen, aber es wird seine Bedeutung als Verkehrsmittel beibehalten. Es ist auch eine Täuschung, zu glauben, der 16. September 1984 sei der Anfang eines neuen Eisenbahnzeitalters. Es wird auch in Zukunft die freie Wahl der Verkehrsmittel und das Nebeneinander verschiedener Verkehrssysteme geben. Unsere nach wie vor günstige Wirtschaftslage und die tendenziell zunehmende Freizeit erzeugen immer mehr Verkehr. Damit wächst die Umweltbelastung. Zugleich haben wir aber an verschiedenen neuralgischen Punkten des Schienen- und Strassennetzes schon wieder neue Kapazitätsgrenzen erreicht, die nach einer Verbesserung und Erweiterung rufen. Wir müssen alle diese Probleme lösen. Dazu brauchen wir sehr bald das Instrument einer koordinierten Verkehrspolitik. Ich bin davon überzeugt, dass dieser Themenkreis bei der Arbeit unseres Parlamentes zu den ersten Prioritäten zu zählen ist.

Wenden wir uns nun aber dem SBB-Jahr 1983 zu. Gegenüber dem Vorjahr steigerten sich die Erträge um 170 Millionen Franken. Sie betragen total 3,6 Milliarden Franken. Dagegen wuchsen die Ausgaben lediglich um 103 Millionen auf rund 4 Milliarden Franken. Das Ergebnis konnte damit um 67 Millionen Franken verbessert werden. (Ich werde auf diese scheinbare Verbesserung noch zurückkommen.) Nach allen Abgeltungen resultierte also ein Defizit von 431,7 Millionen Franken.

Die SBB haben im vergangenen Jahr auf vielen Gebieten grosse Anstrengungen zur Erzielung eines besseren Resultates unternommen. Sie sind mit einem modernen Werbefeldzug und mit origineller Öffentlichkeitsarbeit viel mehr als früher in Erscheinung getreten. Die saubere graphische Gestaltung der Werbemittel verdient ebenso ein Lob wie die zahlreichen publikumswirksamen Ideen und Sonderaktionen. Wir können nicht übersehen, dass die straffere Unternehmensführung und die Rationalisierungsbestrebungen in den Zentralen Diensten erste Erfolge zeigten. Es darf auch damit gerechnet werden, dass das 1983 eröffnete Ausbildungszentrum Löwenberg bei Murten in der Personalaus- und Kaderschulung einen festen Platz einnehmen und positive Wirkungen auslösen wird.

Der Bahnkunde konnte im Berichtsjahr von einigen neuen oder verbesserten Angeboten profitieren. Neue Abonnementsarten, Minigruppen- und Abendbillette, Fly-Gepäck und nicht zuletzt der neue Einheitswagen IV steigerten die Attraktivität der Bahn. Ein ganz besonderer Erfolg ist der TGV. Mit den zusätzlichen Verbindungen Genf–Paris hat die Bahn erstmals deutliche Marktanteile zurückerobert und sogar das Flugzeug ernsthaft konkurrenziert. Anfang 1984

kamen neu die Verbindungen ab Lausanne und Bern nach Paris hinzu, und auch hier sind die ersten Resultate sehr positiv.

Beim Güterverkehr wurden die Erwartungen nicht erfüllt. Am meisten Sorgen bereiten der erneut um 10 Prozent verringerte Transit- und der noch unwirtschaftlichere Stückgüterverkehr. Auch die Starthilfe für den Huckepack- und Containertransport musste deutlich höher angesetzt werden. Der Fehlbetrag dieser letzteren Transportart pro 1983 betrug 18 Millionen Franken. Er wird sich wohl auch in Zukunft in ähnlicher Höhe bewegen und dadurch den Charakter einer eigentlichen Transportsubvention erhalten.

Mit Investitionen von etwa 900 Millionen Franken stellen die SBB einen bedeutenden Auftraggeber für verschiedene Wirtschaftszweige dar. Hier fallen die Baustellen Genf-Cointrin, Bahnhof Arth-Goldau, Bahnhof Luzern, Zürcher S-Bahn sowie die Fahrzeugbeschaffung besonders ins Gewicht. Weitere wichtige Punkte sind der allgemeine Grossunterhalt, die Tunnelanierungen am Hauenstein und Albis und die Kraftwerkumbauten von Amsteg, Ritom und Vernayaz. Es ist übrigens erwähnenswert, dass die SBB zu 21 Prozent Energie von fremden Werken und damit auch von Atomkraftwerken hinzukaufen müssen.

Die SBB sind eine Unternehmung mit sehr vielgestaltigen Aktivitäten. Sie stehen im Ruf der Zuverlässigkeit, einem Ruf, der in erster Linie dem Personal zu verdanken ist. An dieser Stelle benütze ich die Gelegenheit, den Eisenbahnern aller Funktionsstufen öffentlich unseren Dank abzustatten. Gesamthaft stellen wir also die bedeutenden Anstrengungen und deren positive Wirkung auf das Ergebnis der SBB fest. Beim genauen Lesen des Geschäftsberichtes finden wir aber einige Aspekte, die uns zu denken geben müssen. Trotz den bedeutend gesteigerten Zugleistungen im Taktfahrplan und trotz den attraktiven Werbe- und Marketingmethoden blieben die Passagierzahl und die transportierte Gütermenge praktisch auf dem Vorjahresniveau stehen. Die Einnahmenerhöhung von 76 Millionen Franken aus dem Personenverkehr ist also nicht etwa die Folge grösserer Frequenzen, sondern ausschliesslich die Folge der Tarifierhöhungen 1982 und 1983.

Eine gleiche Wirkung wird in der Rechnung 1984 nicht mehr eintreten, denn der Verwaltungsrat hat die weitere geplante Tarifierhöhung bekanntlich abgelehnt. Ich finde es sehr enttäuschend, dass der ganze Einsatz der neuen Unternehmensführung gerade ausreichte, den Stand zu halten und einen weiteren Rückgang zu verhindern. Scheinbar gibt es wohl ganze Scharen von verbalen Umweltschützern, aber keine reuigen Umweltsünder, die konsequent auf die Bahn umsteigen.

Der Rechnungsabschluss weist noch zwei andere Punkte auf, die das Ergebnis nur kosmetisch verschönern. Unter der Rubrik Nebenertrag sind nämlich 40 Millionen Franken verbucht, die der Kanton Zürich als erste Teilzahlung an den Bau der S-Bahn leistet. Der andere Punkt ist die Unterschreitung des budgetierten Investitionsvolumens um mehr als 20 Millionen Franken. Es handelt sich dabei aber nicht um Einsparungen, sondern um Verschiebungen auf das folgende Rechnungsjahr. Sie werden nicht gerade überzeugend mit Verzögerungen in der Planung, mit Bauprogrammänderungen, Bauverzögerungen oder verspätet abgelieferten Billettautomaten begründet. Die vermeintlichen Einsparungen werden dann im nächsten Jahr voll zu Buche schlagen. Die Personalkosten sind mit 2361 Millionen Franken grösser als die gesamten direkten Einnahmen aus dem Personen- und dem Güterverkehr. Von den Personalausgaben entfallen 1 Milliarde und 733 Millionen auf Besoldungen und Teuerungszulagen und 630 Millionen Franken auf Sonderentschädigungen und Sozialleistungen. Es scheint uns angezeigt, dass das Pensionskassenwesen des gesamten Bundespersonals, nicht nur jenes der SBB, im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des BVG überprüft werden sollte.

In der Kommission nehmen wir mit Erstaunen zur Kenntnis, dass die krankheits- und unfallbedingte Abwesenheit des Bahnpersonals pro Person und Jahr im Mittel 17,2 Arbeits-

tage ausmacht. Interessanterweise ist diese im Vergleich zur privaten Wirtschaft sehr hohe mittlere Abwesenheit in jenen Landesteilen am grössten, in denen das mildeste Klima herrscht. Zu diesem Sachverhalt will sich die Verkehrskommission in Zukunft nähere Begründungen geben lassen.

Die Botschaft des Bundesrates zeigt in einer Tabelle die gesamte finanzielle Belastung des Bundes durch die Leistungen an die SBB. Sie beträgt 1 Milliarde 229 Millionen Franken für das Jahr 1983. Zusammen mit den Beiträgen an die Privatbahnen und die Reisepost leistet der Bund damit um die 2 Milliarden Franken pro Jahr für den Ausbau und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs. In der Kommission wurde darüber diskutiert, ob man diese Gesamtdarstellung beibehalten oder in Zukunft nur das eigentliche Defizit aufzeigen wolle. Ich befürworte den Ausweis der Gesamtbelastung, denn sie soll vor allem den Zweiflern und Kritikern zeigen, dass bedeutende Mittel nicht nur für die Strasse, sondern eben auch für den öffentlichen Verkehr ausgegeben werden.

Angesichts der grossen jährlichen Mittelzuschüsse in die Unternehmung SBB müssen wir uns ernsthaft die Frage nach dem noch vorhandenen Optimierungspotential stellen. Kommen die SBB aus eigener Kraft allein mit unternehmerischer Leistung jemals wieder auf einen grünen Zweig? Verwaltungsrat und Generaldirektion erklären dazu eindeutig, dass der im Leistungsauftrag geforderte Rechnungsausgleich nicht erreicht werden kann. Die SBB werden langfristig mit roten Zahlen leben müssen. Für die Zukunft der SBB wird es deshalb wichtig sein, dass wir uns an klare Abgrenzungen zwischen Politik und Unternehmung halten. Die SBB haben ihre Präferenzen bezüglich Investitionen und kommerziellen Anstrengungen gesetzt. Generaldirektor Latscha erklärte kürzlich in einem Interview: «Wir wollen keine grosse Energie dafür verwenden, dort Verkehr zu holen, wo es – überspitzt gesagt – keinen hat, sondern da, wo ein Potential vorhanden ist.» Wir dürfen nun nicht den Fehler machen, der Unternehmensführung bei jedem Rationalisierungs- oder Optimierungsprojekt in den Arm zu fallen. Wir sind vielmehr dazu verpflichtet, Bundesrat und SBB in ihrer Absicht zu unterstützen, das Eisenbahnangebot den Erfordernissen des 21. Jahrhunderts anzupassen und es entsprechend auszubauen.

Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, Geschäftsbericht und Rechnungen 1983 der SBB zu genehmigen.

M. Gehler, rapporteur: Les CFF indiscutablement innovent puisque pour la première fois les comptes 1983 apparaissent sous forme de comptes d'entreprise. Cette nouvelle présentation comptable facilite, d'une part, la délimitation des catégories de charges et des domaines de responsabilité et, d'autre part, elle permet un contrôle permanent du budget. Le compte d'entreprise comprend le compte de résultats et le compte des investissements, ce dernier remplaçant l'ancien compte de construction. Porter un jugement de valeur sur le rapport de gestion et les comptes de l'exercice 1983 est une tâche délicate car tout étant relatif, il existe des éléments positifs alors que d'autres demeurent encore nettement insatisfaisants. Ainsi, il est réjouissant de constater que le déficit de l'exercice, qui atteint 431,7 millions, est en retrait de 66 millions de francs comparative-ment à 1982. En revanche, il est regrettable que le déficit budgétisé ait tout de même été dépassé de 44,3 millions. Etant donné que la reprise conjoncturelle espérée ne s'est pas produite au début de 1983, il y a lieu de reconnaître que cette diminution du déficit, par rapport à l'exercice précédent, est encourageante. Elle nous démontre surtout que de sérieux efforts d'économie et de rationalisation sont entrepris à divers niveaux. Par rapport aux chiffres de l'année 1982, les produits ont augmenté de 4,9 pour cent, plus précisément de 169,9 millions. Ainsi, nous trouvons sous la rubrique «Trafic-voyageurs», une augmentation des recettes de l'ordre de 76,3 millions mais il faut cependant préciser que cette amélioration est essentiellement due aux adaptations tarifaires intervenues en 1982 et 1983.

Malheureusement, malgré l'introduction de l'horaire

cadencé, le nombre de voyageurs n'a pas augmenté. Toutefois, en considération du degré de motorisation de la population suisse – une automobile pour 2,6 habitants – et du réseau autoroutier achevé à 72 pour cent, il est fort probable que l'horaire cadencé a évité, en 1983, un net fléchissement du nombre de voyageurs empruntant le train.

D'autre part, le trafic marchandises, malgré un sensible recul du volume, a connu une augmentation de 30,1 millions par rapport à l'année précédente. Au chapitre des charges de personnel qui correspondent bien aux prévisions budgétaires, elles ont augmenté de 3 pour cent, soit de 67,7 millions, comparativement à 1982. Elles représentent par ailleurs les 58,4 pour cent de l'ensemble des frais.

Sous la rubrique «Service médical», il ressort du rapport de gestion que l'absence moyenne pour cause de maladie ou d'accident a été de 17,17 jours par agent, ce qui représente au total pour l'année 1983, 671 330 jours d'absence.

Nous partageons volontiers l'opinion de la direction générale qu'il faut observer l'évolution de l'absence moyenne et le cas échéant prendre en la matière les mesures qu'il y a lieu usuellement d'appliquer.

Notre commission vouera certainement une attention particulière à l'évolution du taux d'absence moyen.

Quant aux charges de choses, elles sont restées inférieures de 22,9 millions ou 2,8 pour cent aux prévisions budgétaires mais elles sont de 12,7 millions ou 1,6 pour cent plus élevées que celles de l'année précédente.

Concernant le plan des investissements, il est à relever que les dépenses de construction s'élèvent à 891,2 millions et dépassent ainsi de 65,5 millions le chiffre de l'exercice précédent, mais elles restent tout de même en deçà des prévisions budgétaires 1983 à raison de 20,8 millions.

A juste titre, il est mentionné dans le message que les investissements en considération des incidences directes, environ 10 pour cent, qu'ils ont sur le compte de résultats, doivent être soumis à de sévères critères de sélection quant à la rentabilité et la conception des projets.

Selon le rapport de gestion, les CFF entrent, pour les années à venir, dans une phase marquée par la consolidation de l'équipement actuel du réseau. Dans l'ensemble, le total de la charge financière imposée à la Confédération en raison des prestations fournies aux CFF s'élève à 1,229 milliard, soit 24 millions de moins que l'année passée. Le total de cette charge financière imposée à la Confédération comprend: premièrement, l'indemnité compensatrice pour le transport régional des voyageurs (559 millions); deuxièmement, l'aide financière pour le trafic de détail (100 millions); troisièmement, l'aide initiale pour le ferroutage (18 millions); quatrièmement, la couverture du déficit de l'année précédente (432 millions); cinquièmement, la non-rémunération du capital de dotation (120 millions).

Au-delà des chiffres, il me semble important d'émettre encore quelques considérations de portée générale. Ainsi, dans son message, le Conseil fédéral reconnaît que la situation financière des CFF est précaire. En effet, précaire elle l'a été et elle le demeure malgré les améliorations auxquelles nous avons fait allusion. Durant ces dernières années, l'approbation des comptes des CFF a toujours donné lieu à un étalage de chiffres rouges et au même constat d'insatisfaction dans nos résultats. Cette année, que devons-nous penser?

Avant d'épiloguer sur le déficit des CFF, il est d'abord essentiel de relever trois mesures qu'ils ont prises, mesures qui produisent des effets concluants, à savoir: premièrement, les mesures quantifiables du programme d'action ont permis jusqu'à la fin de 1983 d'améliorer les résultats d'environ 15 millions par année; deuxièmement, le Conseil fédéral attend des CFF, dans le cadre des mesures d'économie 1984, qu'ils améliorent encore leurs résultats de 60 millions d'ici la fin 1986, cela au titre de leur mandat de prestation; troisièmement, dès 1985 le trafic de détail devrait apporter une amélioration de 55 millions par année.

La nouvelle conception du trafic entraînera malheureusement la suppression – et nous le regrettons – d'environ 960 emplois. L'un des problèmes essentiels reste tout de même

le déficit de 431,7 millions. Or, indiscutablement, le déficit des CFF est lié dans une large mesure à notre politique des transports. Le propre d'une saine politique des transports ne serait-il pas de poser des solutions globales de telle façon que la route complète le rail et vice versa?

Mettre le rail en concurrence avec la route est certainement une erreur à ne pas commettre. Or, dans quelle mesure nous acheminons-nous véritablement vers une conception globale en matière de transports? La question est certes d'importance. Ne devrions-nous pas à l'avenir émettre des directives et reconnaître qu'il existe des régions à vocation routière et d'autres à vocation ferroviaire. Il ne s'agit évidemment pas d'être un partisan inconditionnel de la route ou du rail, car les moyens de transports publics nécessitent l'une et l'autre possibilité. Aussi devons-nous faire preuve de compréhension à l'égard du Conseil d'administration des CFF lorsqu'il proposera de remplacer le train par des cars postaux sur des lignes très mal fréquentées et fortement déficitaires. De plus, nous ne viendrons en aide aux CFF qu'au moment où nous leur donnerons la possibilité de travailler de façon efficace et rationnelle. Est-ce là véritablement notre intention? Il est parfois permis d'en douter quelque peu. A l'avenir, il s'agira d'apprécier minutieusement quelle route nationale ou quelle nouvelle transversale ferroviaire nous voulons ou ne voulons pas construire.

Il faudra également trouver des solutions originales et inédites quant à la répartition des frais engendrés par le transport régional des voyageurs. Tous ces problèmes devront être résolus dans un avenir proche, mais ils ne pourront l'être que dans le cadre d'une politique coordonnée des transports qui devra nécessairement tenir compte des besoins, des moyens de transport, des aspects financiers ainsi que de l'environnement et du prix que nous serons en mesure de payer en faveur de cet environnement.

Nous constatons d'une manière générale que la politique des transports devient de plus en plus complexe et nécessite par conséquent des solutions dûment réfléchies car, qu'on le veuille ou non, l'orientation que nous donnerons à notre future politique coordonnée des transports aura une incidence directement – je tiens à le souligner – sur les comptes des CFF.

En conclusion, au nom de la Commission des transports et du trafic, nous vous recommandons, compte tenu des considérants émis, d'accepter le rapport de gestion et des comptes 1983 des CFF en remerciant les responsables des Chemins de fer fédéraux des efforts entrepris.

Aliesch: Bei der Wertung der unterschiedlichen Geschäftsergebnisse unserer Bundesbetriebe PTT und SBB anerkennen wir von der FDP die verschiedenartigen Vorbedingungen, unter denen sie ihre Leistungen erbringen müssen.

Wir wissen um den Monopolcharakter eines guten Teils des Dienstleistungsangebotes der PTT und sind uns darüber im klaren, dass unsere SBB dem eisigen Wind der Konkurrenz ausgesetzt sind. Darum auch anerkennen wir den Einsatz und die Leistungen der Führung und der vielen Mitarbeiter der SBB nicht minder, als wir dies bei den PTT tun. Trotzdem können wir nicht am Umstand vorbeisehen, dass die SBB ein Sorgenkind der schweizerischen Finanz- und Verkehrspolitik sind. Seit beinahe einem Jahrzehnt weisen unsere Bundesbahnen massive Fehlbeträge auf, womit sie die Bundeskasse arg belasten. Mit einiger Genugtuung können wir darum dieses Jahr von einem – gegenüber dem Vorjahr – etwas verringerten Fehlbetrag Kenntnis nehmen. Die freisinnig-demokratische Fraktion nimmt derart vom Gesamtergebnis 1983 der SBB mit einem lachenden und einem weinenden Auge Kenntnis. Erfreulich ist, dass der Fehlbetrag in der Unternehmungserfolgsrechnung gegenüber dem Vorjahr etwas reduziert werden konnte. Auch für uns betrüblich dagegen ist die Feststellung, dass das Rechnungsergebnis schlechter als budgetiert herauskam. Die Verkehrsentwicklung blieb bekanntlich unter den Budgeterwartungen. Die Frage ist zu stellen, wo weitere Ursachen des Fehlbetrages liegen. Von seiten der SBB wird beispielsweise auf den Ausbau des Nationalstrassennetzes und die

damit verbundenen Konkurrenzvorteile des Strassenverkehrs hingewiesen; dies gewiss nicht zu Unrecht. Mehr Mühe bereitet da schon die unerschwerliche Behauptung, das Defizit – im Geschäftsbericht auf Seite 5 wird sogar nur von einem «sogenannten Defizit» gesprochen – sei, im Klartext, der Preis für die Verkehrspolitik des Bundes. Weder kann dem Bund mit einigem Recht der Vorwurf gemacht werden, er lasse die Bahn im Stich, noch den Strassenbenützern, sie würden nicht auch ihren Beitrag in die Bundeskasse leisten; und dies nicht nur als Steuerzahler. Durch die Zustimmung des Souveräns im Februar 1983 zum Verfassungsartikel über die Neuverteilung der Treibstoffzölle und das Ja des Schweizervolks zur Autobahnvignette und Schwerverkehrsabgabe erhöhten wir die Leistungen des Strassenbenützers an die allgemeine Bundeskasse innerhalb eines Jahres um volle 500 Millionen Franken. Diese Zusatzleistungen des Strassenverkehrs – neben den bisherigen und weiterhin zu erbringenden – dürfen ohne weiteres auch einmal anerkannt werden.

Wir betrachten deshalb Schiene und Strasse, sowohl was die Verkehrsversorgung wie auch was die Finanzen anbetrifft, eher als Partner denn als zu vernichtende Konkurrenten. Der Bund kann die Mittel aus dem Strassenverkehr ja auch sehr gut gebrauchen, zum Beispiel für die finanziellen Leistungen an die SBB.

Wie aus der Tabelle auf Seite 10 der Botschaft ersichtlich ist, verbleibt auch unter Abzug der Abgeltungen für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, aber ohne die namhaften Baubeiträge, noch eine finanzielle Belastung des Bundeshaushaltes durch die SBB von über 600 Millionen Franken. Der etwa erhobene Vorwurf, für den öffentlichen Verkehr werde fast nichts getan, ist darum unhaltbar. Es ist unsere Überzeugung, dass wir heute und vermutlich noch mehr in Zukunft leistungsfähige Bahnen brauchen. Die Frage ist zu stellen, wie wir aus den roten Zahlen bei den SBB herauskommen.

Die FDP ist der Auffassung, dass der bisher eingeschlagene Weg konsequent weiter zu verfolgen ist. Wir betrachten dies als nach heutigen Erkenntnissen einzige Chance, um zu einer Konsolidierung zu gelangen. Die eingeleiteten Massnahmen ergeben sich dabei insbesondere aus dem Leistungsauftrag an die SBB und aus dem Aktionsprogramm 1982 bis 1984. Wir bedauern, dass die Realisierung der eingeleiteten Massnahmen durch politische Widerstände oft unnötig erschwert und verlangsamt wird. Insbesondere wird mancherorts – und vermutlich auch heute in diesem Saale wieder – versucht, den Leistungsauftrag zum neuen Sündenbock für die Probleme der SBB zu erheben.

Die freisinnig-demokratische Fraktion steht nach wie vor zum Leistungsauftrag, wie er 1982 in diesem Parlament beschlossen wurde. Für die Leistungen im unternehmerischen Bereich sind die SBB nach diesem Leistungsauftrag allein zuständig und tragen dafür auch die Verantwortung. In diesem unternehmerischen Bereich soll nach unserer Überzeugung beispielsweise die Angebotsgestaltung im Stückgutverkehr belassen werden. Eine Aufhebung der Beförderungspflicht heisst aber weder für uns noch für die SBB eine Aufgabe der Stückgutbeförderung! Wir akzeptieren darum den Entscheid der SBB, auf den 1. Januar 1985 das neue Konzept für den Stückgutverkehr zu verwirklichen. Ich sehe keinen Sinn dahinter, in leeren Güterschuppen Mitarbeiter zu beschäftigen, wie dies sonst der Fall wäre.

Wir teilen auch die Ansicht, dass ohne die geplanten Rationalisierungsmassnahmen bei den Arbeitsplätzen eine substantielle Ergebnisverbesserung nicht möglich sein wird. Der Personalaufwand der SBB belief sich 1983 auf 58,4 Prozent des Gesamtaufwandes. Die Frage ist sicher berechtigt, ob der Personalaufwand – und damit die Finanzen der SBB – überhaupt in den Griff zu bekommen sind. Ich zweifle etwas daran, wenn ich mir die Leistungen der SBB an die Pensions- und Hilfskasse, die PHK, anschau. Nach den entsprechenden Reglementen beträgt der Arbeitgeberbeitrag an die PHK wohl nur eher bescheiden anmutende 7 Prozent. Wenn man jedoch die auf den Seiten 42 und 43 des Geschäftsberichtes aufgeführten Beiträge an die PHK

und die Ergänzungsleistungen an die PHK zusammenzählt, kommt man bereits auf 256,9 Millionen Franken. Das entspricht ganzen 16,9 Prozent der Grund- und Pauschalbeholdung. Die Berechnungen eines neutralen Versicherungsexperten haben sogar einen Arbeitgeberbeitrag von vollen 23 Prozent ergeben, was für mich alarmierend ist. Damit erlangen die Behauptungen, beispielsweise unseres Ratskollegen Ammann-Bern, wonach eine Lohnerhöhung wegen einer 1prozentigen Teuerungszulage den Bund bzw. den SBB gegen 3 Prozent der Bezüge kosten soll, noch mehr an Glaubwürdigkeit. Wenn ein Multiplikatoreffekt von auch nur annähernd dieser Grössenordnung bestehen sollte, so frage ich mich, wie die SBB-Finanzen ins Gleichgewicht zu bringen sind.

Gestatten Sie mir, sehr geehrter Herr Bundespräsident, noch eine Schlussbemerkung und eine Frage. Die Bundesbahnen haben laut Gesetz unter anderem der Volkswirtschaft zu dienen. Es erscheint deshalb als gerechtfertigt, dass bei Bundesaufträgen Firmen in wirtschaftlich bedrohten Regionen bevorzugt werden. Es gibt jedoch Betriebe in Entwicklungsregionen des Berggebietes, die mit mindestens so grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Könnten Sie sich bei den SBB dafür verwenden, dass solche Unternehmungen in gleichem Masse berücksichtigt werden wie Firmen in wirtschaftlich bedrohten Regionen?

Ich schliesse mit dem Antrag der freisinnig-demokratischen Fraktion, den Geschäftsbericht und die Rechnungen 1983 der SBB zu genehmigen.

Ruf-Bern: Unsere Fraktion beschränkt sich darauf, zu einer der brisantesten Fragen, die im Geschäftsbericht der SBB aufgeworfen werden, Stellung zu nehmen, nämlich zu den Plänen für eine neue Eisenbahnhaupttransversale, die neuerdings unter dem Schlagwort «Bahn 2000» weiterverfolgt werden, und damit auch zur grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielrichtung der Bundesbahnen.

Die SBB betonen auf den Seiten 37/38 des Geschäftsberichtes, wie sehr eine neue Schnellbahn durch das Mittelland, ihr verkehrsplanerisches Lieblingskind, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig sei. Die altbekannten angeblichen Gründe für dieses umweltzerstörende Grossprojekt wurden erneut aufgelistet; dadurch sind sie jedoch nicht glaubwürdiger geworden. Einige grundsätzliche Bemerkungen zur wachstumsorientierten Verkehrspolitik der SBB, die durch das Departement Schlumpf bekanntlich vollumfänglich unterstützt wird, sind vor allem auch deshalb unerlässlich, weil der Bundesrat noch dieses Jahr dem Vernehmen nach über eine NHT-Vorlage zuhanden des Parlamentes beschliessen will.

Seit 1978 liegt die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) vor, seit Ende 1982 die Botschaft über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik und seit zirka einem Jahr die Zweckmässigkeitsprüfung der NHT. Vor kurzem haben nun die SBB ihr neues Konzept «Bahn 2000» vorgestellt, das sich im wesentlichen auf die NHT-Pläne stützt. Alle diese Konzepte und Studien haben eines gemeinsam: sie gehen von einem massiven Verkehrswachstum aus und streben einen dementsprechend umfangreichen Ausbau der Verkehrsanlagen, vorab durch den Bau einer Schnellbahn, an. Im Interesse der Umweltverträglichkeit wollen SBB und EVED den öffentlichen Verkehr zwar richtigerweise fördern, begehen dabei aber den kapitalen Fehler, unwiederbringliche Lebensgrundlagen, nämlich Kulturland und Wald, in grossem Stile zu zerstören. Wo hier die Logik bleibt, ist äusserst schleierhaft. In allen bevorstehenden politischen Auseinandersetzungen gilt es, dieser fatalen, längst überholten Wachstumsgläubigkeit mit aller Entschiedenheit entgegenzutreten, weil wir sie uns umweltpolitisch und ökologisch ganz einfach nicht mehr leisten können. Auch künftige Generationen sollen noch ein Anrecht auf eine einigermaßen intakte Umwelt haben!

Trotz ihrer offensichtlichen Fragwürdigkeit wurden die Grundvoraussetzungen der GVK auch von der NHT-Zweckmässigkeitsprüfung übernommen und daraus das angebliche Bedürfnis für den Bau einer Schnellbahn konstruiert.

Die GVK geht zum Beispiel davon aus, bis zum Jahre 2000 werde die Bevölkerung der Schweiz von heute 6,4 auf 6,6 Millionen Einwohner anwachsen, das durchschnittliche Wachstum der Wirtschaft pro Jahr 2 Prozent betragen, der Anteil der Erwerbstätigen gemessen an der Gesamtbevölkerung von 49 Prozent auf 46 Prozent sinken und das reale Einkommen pro Kopf sogar um 60 Prozent ansteigen. Heute ist für jeden Beobachter der wirtschaftlichen Entwicklung unübersehbar, dass eine derart massive Erhöhung des realen Einkommens von unserer Volkswirtschaft nicht wird erarbeitet werden können. Erwähnt seien bloss die Stichworte Rezession, Konkurrenzdruck im In- und im Ausland, vor allem durch Billiglohnländer, Arbeitslosigkeit, Inflation usw. Mit dem prognostizierten Mehreinkommen soll der Durchschnittsschweizer laut GVK im Jahre 2000 real 70 Prozent mehr für den Verkehr ausgeben und sich damit 100 Prozent mehr Verkehrsleistung auf der Bahn sowie 70 Prozent mehr Verkehrsleistung auf der Strasse erkaufen wollen. Die Prognosen gehen dabei von einer massiven Zunahme des Freizeit- und Luxusverkehrs aus. Ganz offensichtlich sollen künstlich fragwürdige neue Bedürfnisse geschaffen werden. Dieser Entwicklung durch eine NHT Vorschub zu leisten, wie das die SBB tun, kann nicht im Interesse einer umweltgerechten Verkehrspolitik liegen.

Eine andere ebenso zweifelhafte Prognose wird als weiteres angebliches Bedürfnis für eine Schnellbahn angeführt. Bis im Jahre 2000 soll 119 Prozent mehr ausländischer Transitverkehr, inklusive Hucklepacktransporte, durch unser Land geschleust werden. Eine NHT müsste die Zubringerkapazität zur neuen Lötschberg-Doppelspurlinie sicherstellen, wird von den SBB argumentiert. Zunächst muss erneut bezweifelt werden, ob die internationale Wirtschaftslage überhaupt ein derartiges Transportvolumen ergeben wird. Unser Land hat zudem seine führende Rolle im Transitverkehr Nord-Süd eingebüsst, der Transitverkehr ist rückläufig und defizitär. Wir wollen und dürfen nicht einem möglichen Mehrtransit des Auslandes unersetzbares Land opfern, alle negativen Auswirkungen in Kauf nehmen und zu guter Letzt auch noch mitfinanzieren. Das sogenannte Bedürfnis ist also keineswegs ausgewiesen. Die Grundlagen der GVK stammen vielmehr aus einer Zeit – Mitte der siebziger Jahre –, in der man noch an ein fast unbegrenztes Wachstum glaubte. Seither ist glücklicherweise breiten Bevölkerungskreisen bewusst geworden, dass die menschliche Entfaltung auf natürliche Grenzen stösst, die es unter allen Umständen zu beachten gilt, wenn nicht die langfristigen Lebensgrundlagen vernichtet werden sollen.

Wenn die SBB und unsere Verkehrsplaner des Bundes heute vergangene schwerwiegende Fehler in der Verkehrspolitik wieder gutmachen wollen, so ist es dafür leider erstens zu spät, und zweitens versuchen sie es mit ebenso falschen Mitteln. Jahrzehntlang wurde der umweltverträgliche öffentliche Verkehr mangels einer Gesamtkonzeption zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sträflich vernachlässigt. Innert 30 Jahren sind über 11 000 Kilometer National- und Hauptstrassen gebaut worden. Rund 70 000 Kilometer beträgt heute das gesamte Strassennetz. Ein überrissener Strassen- und Autobahnbau zerstörte Tausende von Hektaren besten Kulturlandes und trug viel zum traurig-berühmten Quadratmeter verbauten Bodens pro Sekunde bei. Die begangenen Fehler wieder korrigieren zu wollen, indem man die Schienen ebenso ausbauen will wie die Strassen, würde eine weitere Verschleuderung des immer knapper werdenden Bodens bedeuten. Das Bundesamt für Raumplanung schreibt zutreffend: «Wir dürfen unserem Lebensraum nicht zwei konkurrierende Verkehrssysteme zumuten: beide erfordern Bauten und Anlagen, benötigten Energie, verursachen Emissionen, verschlingen Geld, kurz, fordern von Raum, Wirtschaft und Gesellschaft ihren Preis. Aufeinander abgestimmt liesse sich davon vieles sparen.» Eine Sowohl-als-auch-Lösung, wie sie von den SBB angestrebt wird, kann also nicht in Frage kommen. Eine vernünftige Verkehrspolitik muss vielmehr anstreben, den öffentlichen Verkehr im Rahmen der bereits vorhandenen Möglichkeiten zu fördern. Dabei darf man aber nicht

dem Fehler verfallen, mit einer massiv anwachsenden Verkehrslawine als einer unabänderlichen Tatsache zu rechnen, wie das in der GVK und im SBB-Geschäftsbericht der Fall ist.

Um eine Leistungssteigerung mit Investitionen in vertretbarer Grösse zu erreichen, bieten sich unter anderem folgende Möglichkeiten an: Eine bessere Ausnutzung des bestehenden Eisenbahnnetzes, des dichtesten der Welt, in dem noch bedeutende Leistungsreserven enthalten sind. Dies schliesst eine «sanfte», d. h. der Umwelt angepasste Erneuerung des Schienennetzes und – je nach Situation – Verbesserungen des Taktfahrplans selbstverständlich mit ein. Unter «sanfter» Erneuerung sind jedoch nicht neue Parallel-doppelspurlinien entlang von Stammstrecken zu verstehen. Ins Auge zu fassen ist vielmehr die Aufhebung von Engpässen. Ich denke an das Beispiel des Flaschenhalses Zollikofen, ohne dass allerdings für eine NHT ein Präjudiz geschaffen werden soll, wie das heute versucht wird. Weiter denke ich an Kurvenstreckungen, an eine massvolle Fortführung des Programms zur Aufhebung von Niveauübergängen sowie an den Ausbau des Bahnsicherheitsdienstes. Mit relativ bescheidenen Investitionen könnte die Kapazität der Strecke Basel-Delsberg-Biel-Bern um etwa 50 Güterzüge pro Tag erhöht werden, wodurch die Transitgüterzufahrt zum Lötschberg sichergestellt wäre.

Die SBB dürfen keinesfalls den Fehler begehen, sogenannt unrentable Nebenlinien und unrentable Bahnhöfe aufzuheben, wie es die GVK beispielsweise für die Strecke Busswil-Solothurn-Herzogenbuchsee vorsieht oder wie es für den Bahnhof Riedwil geplant ist. Mit einer derartigen Politik wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs vollends unglaubwürdig. Eine verkehrs- und umweltpolitisch sinnvolle Aufgabe der Bahnen liegt vielmehr darin, eine bessere Basiserschliessung dort zu gewährleisten, wo keine Konkurrenz durch Autobahnen besteht. Verkehr kann am ehesten von der Strasse auf die Schiene zurückgebracht werden, wenn Regionen, die heute schlecht erschlossen sind, durchgehende Bahnverbindungen erhalten. Über genau diesen Punkt werden wir im Zusammenhang mit der Transjurane-Vorlage zu diskutieren haben. Parallel dazu darf – im Gegensatz zu den Planungsabsichten bei den zuständigen Bundesstellen und bei den SBB – das Autobahn- und Hauptstrassennetz nicht ständig erweitert, sondern muss im Interesse des Umwelt- und des Landschaftsschutzes sowie einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik redimensioniert werden. Mehr Strassen ziehen zwangsläufig mehr Verkehr nach sich und umgekehrt, es entsteht also ein Teufelskreis. An Stelle einer Transjurane sollte ein neuer Grenchenberg-Bahntunnel von Moutier nach Grenchen gebaut werden. Bereits geplante Autobahnteilstücke, vor allem die N 6 durch das Simmental mit dem geplanten Rawiltunnel, müssen hingegen fallengelassen werden.

Eine vermehrte Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Bahn hängt weitgehend vom Leistungsangebot und vom Preis der Bahnen ab. Verminderungen der Eigenleistungen wie jene des neuen Stückgutkonzepts wirken sich letztlich kontraproduktiv aus. Dasselbe gilt für die wiederholten SBB-Tarifierhöhungen, die auf zahlreiche potentielle Reisende abschreckend wirken. Solange das Auto günstiger oder mindestens nicht teurer zu stehen kommt als die Bahn, solange wird die gewünschte Verlagerung nicht eintreten. Der Erfolg der preisgünstigen Umweltabonnemente in verschiedenen Regionen spricht für sich. Eine passagierfreundlichere Tarifpolitik der SBB ohne Leistungsabbau verlangt jedoch eine Abkehr vom Leistungsauftrag. Aus umweltpolitischen Gründen muss die Bahn durch geeignete öffentliche Mittel zu Lasten des Privatverkehrs subventioniert werden, damit sie ihre Angebote attraktiver gestalten kann. Der Fehler des konzeptionslosen Handelns der sechziger Jahre darf sich nicht wiederholen. Deshalb müssen zuerst die verfassungsrechtlichen und die gesetzlichen Grundlagen für die schweizerische Verkehrspolitik geschaffen werden, bevor man einzelne Teilprojekte beschliesst. Dabei ist aber eine realistische Neuberteilung der Verkehrsprognosen unumgänglich, geht doch die GVK von als

längst überholt erkannten Grundannahmen aus. Erfreulicherweise haben sich zehn Kantone, unter anderem die direkt betroffenen Kantone Bern, Solothurn und Aargau, deutlich gegen eine NHT ausgesprochen. Die Bevölkerung des Mittellandes lehnt vehement in allen Varianten die beabsichtigte massive Kulturlandzerstörung, die mit Hunderten von Hektaren für immer geraubten Bodens vor allem die Landwirtschaft einschneidend treffen würde, entschieden ab.

Unsere Fraktion fordert SBB und Bundesrat auf, diese klare Volksmeinung zu respektieren, die Schnellbahnpläne fallenzulassen und sich statt dessen auf die Grundsätze der Verkehrspolitik unseres Landes zu konzentrieren. Wir unterstützen das Aktionskomitee gegen die NHT, das über 40 Gemeinden umfasst, und lehnen die Salamtaktik ab, mit der gegenwärtig versucht wird, Präjudizien für eine Schnellbahn zu schaffen. Erinnert sei an die Manöver von SBB und Bundesamt für Verkehr im Zusammenhang mit der Grauholzlinie. Wir sind überzeugt, dass unserem Einsatz gegen alle Wachstumsapostel, gegen die wachstumsorientierte, umweltzerstörende Verkehrspolitik der SBB und der Bundesbehörden, Erfolg beschieden sein wird, wenn nötig in einer Volksabstimmung. Die Bevölkerung hat die Zeichen der Zeit erkannt; auch die Politiker sollten dies tun. Ich fordere Herrn Bundespräsident Schlumpf auf, sich in dieser entscheidenden Frage doch der Meinung seiner eigenen Partei anzuschliessen, die sich ebenfalls klar gegen die NHT-Pläne ausgesprochen hat.

Im übrigen empfiehlt Ihnen unsere Fraktion, vom Geschäftsbericht in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Kühne: Das Rechnungsjahr 1983, über das wir hier den Geschäftsbericht abzunehmen haben, liegt schon weit zurück. Es ist daher sinnvoller, einen Blick in die Zukunft zu werfen und einige grundsätzliche Feststellungen zu machen, als den Defizitmillionen nachzujammern. Einige Aktualität zu diesem Thema bringt allerdings das Ersthalbjahresergebnis 1984. Die CVP-Fraktion hat sich mit Geschäftsbericht und Rechnung der Bundesbahnen befasst und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Ergebnis 1983 kann wohl am treffendsten mit «nichterfüllte Hoffnungen» charakterisiert werden, haben sich doch viele Anstrengungen nicht – hoffen wir noch nicht – ausbezahlt. Die Rechnung schliesst wohl um 66,7 Millionen Franken besser ab als diejenige des Vorjahres, jedoch um 44,3 Millionen schlechter als budgetiert. Auf der Einnahmenseite blieben die Erträge sowohl im Personenverkehr als auch bei den Gütertransporten hinter den Erwartungen zurück. Sowohl die Zahl der transportierten Personen wie auch die Gütermenge haben stagniert. Das Halbjahresergebnis 1984 zeigt glücklicherweise einen Silberstreifen am Horizont. Der Aufwand konnte leicht gesenkt werden, die Kostenseite ist also besser im Griff. Bei den Gütertransporten ist eine Zunahme zu verzeichnen. Hingegen zieht der Personenverkehr nicht an. Wir können uns also keineswegs darauf stützen, dass die Diskussionen um die Waldschäden und entsprechende politische Aktivitäten automatisch entscheidende Zunahmen im Personenverkehr bringen werden. Die SBB werden in Zukunft vielmehr noch vermehrt um ihre Kunden werben müssen. Weitere Angebotsverbesserungen und Leistungssteigerungen müssen angestrebt werden. Das ist auch gar nicht schlecht. Es muss doch so sein, dass die Kunden die Bahn gerne benutzen. Mit Konfrontation ist letztlich der Schiene nicht gedient. Dabei ist vor allem auch der Verkürzung der Fahrzeiten Beachtung zu schenken. Ein Intercity sollte mindestens in der Lage sein, von St. Gallen in der gleichen Zeit nach Genf zu fahren wie ein Sattelschlepper. Die Zeichen der Zeit sind offenbar an richtiger Stelle erkannt worden, hat doch die Leitung der SBB in ihrem Schreiben an die Parlamentarier festgestellt: «Priorität soll ein Bahnangebot haben, welches aufgrund der Marktbedürfnisse gesamthaft attraktiver und konkurrenzfähiger ist.» Ich möchte das unterschreiben, was weiter zu lesen ist und was ich in Stichworten erwähne: Häufigere Verbindungen, mehr direkte Verbindungen, kürzere Wartezeiten, kürzere

Gesamtreisezeiten, mehr Komfort und kundenfreundlichere Nebenleistungen.

Eine persönliche Bemerkung, Herr Bundespräsident: Auch die Imagepflege darf bei der Bahn nicht vernachlässigt werden. Präsidenten von Musikkorps führen gelegentlich Neuuniformierungen durch in der Erkenntnis, dass sich dann ihr Verein im neuen Kleide besser präsentiert. Die gleiche Erkenntnis wird bei den Fluggesellschaften sehr konsequent durchgeführt. Ich würde Ihnen vorschlagen, Herr Bundespräsident – überlegen Sie sich das einmal: Wollen nicht auch Sie Ihr Korps einmal neu einkleiden? Es gibt keine Gründe mehr dafür, dass das SBB-Personal so schwarz gekleidet sein muss, wie ehemals die Dampflokomotiven ausgesehen haben.

Dass Preis und Frequenz einen engen Zusammenhang haben, hat spätestens der letzte Sonntag bewiesen. Sicher können Aktionen nicht immer derart billig sein, aber zu hohe Preise halten die Leute von den Bahnhöfen fern. Weitere gezielte Vergünstigungen sind daher zu prüfen, zum Beispiel das Sonntagsbillett oder eine analoge Aktion für die Jungen, wie sie für die Rentner besteht.

Leistung und Preis müssen stimmen, und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Strassenverkehr ist zu beachten. Dort, wo die Bahnen nicht in der Lage sind, die vollen Leistungen zu erbringen – ich denke an die Nebenlinien mit den schlechten Verbindungen und mit dem alten Rollmaterial – soll sich das auch im Preis niederschlagen.

Aus diesem Grund begrüssen wir es, dass der Verwaltungsrat der SBB für 1984 auf eine Tarifierhöhung verzichtet hat. Langfristig lässt sich das SBB-Defizit nur über eine Verkehrszunahme abbauen. Deshalb ist bei Tarifierhöhungen grösste Vorsicht geboten. Zu hohe Tarife und deswegen leere Züge und verstopfte Strassen können sicher nicht das Ziel sein. Mit ihren Vorzügen in bezug auf Umweltverträglichkeit, Schadstoffemissionen und Lärm steht die Bahn an der Spitze: Sie ist bezüglich Energieverbrauch allen Konkurrenten überlegen; sie benötigt im Verhältnis zum Transportvolumen am wenigsten Raum; sie bietet einen Grad von Sicherheit, der von keinem anderen Verkehrsträger erreicht wird. Diese Vorteile aber kommen nur dann voll zur Geltung, wenn die Bahn einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommens bewältigen kann.

Wir stellen fest, dass verschiedene einmalige Ereignisse das Rechnungsergebnis 1983 verbessert haben, aber die wirkliche Lage angespannter ist: Investitionen und Abschreibungen wurden nicht im budgetierten Umfang vorgenommen. Die Position «übriger Ertrag» ist um 20 Millionen besser ausgefallen als veranschlagt, dies nicht zuletzt durch periodenfremde Nachzahlungen aus Energieverkäufen. Unter «Verkehrserträgen» sind 15 Millionen Franken Starthilfe und 8 Millionen Franken Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zusätzlich vereinnahmt, was letztlich ebenfalls Mittel aus der Bundeskasse sind.

Sorgen bereiten unserer Fraktion die relativ starke Zunahme der Absenzen wegen Krankheit und Unfall und die versicherungstechnischen Unterdeckung der Pensions- und Hilfskasse der SBB. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind aufgerufen, diesen beiden Punkten Beachtung zu schenken. Das Rechnungsergebnis 1983 ist ein kleiner Schritt in Richtung der Erfüllung von Artikel 1 des Leistungsauftrages. Dort ist festgehalten: «Die Schweizerischen Bundesbahnen streben nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich an.» Wir machen uns keine Illusionen und sind sicher, dass dieses Ziel ohne Verbesserung der «Grosswetterlage» für die Schiene nicht erreicht werden kann. Somit wird es beim Streben nach dem Ausgleich bleiben müssen. Alle Anstrengungen sind notwendig, um wenigstens Teilerfolge zu erzielen.

Wir danken der Leitung und den Mitarbeitern der SBB für ihren Einsatz und ihre Zuverlässigkeit.

Die CVP-Fraktion stimmt den Anträgen der Verkehrskommission und des Bundesrates zu.

M. Massy: Si le porte-parole du groupe libéral a changé, il n'en va pas de même des comptes de notre grande régie

fédérale: on est toujours dans les chiffres rouges. Il est bien difficile, même pour un nouveau membre de la Commission des transports et du trafic, de faire en sorte que vous soyez transportés de joie en prenant connaissance de résultats encourageants. Malheureusement, ceux-ci ne sont pas encore pour aujourd'hui. Il faut donc s'armer de patience en espérant que quelque chose de nouveau va se produire dans les années à venir.

Je serai bref et tenterai, dans ma profession, de dire que, par rapport à l'année 1982, le millésime 83 des CFF n'a pas suivi l'évolution de la qualité des récoltes de vin suisse. C'est bien dommage!

Comme d'habitude, on nous fera ingurgiter de gré ou de force un résultat fade et neutre, parfois acide, sans saveur, toujours le même, et dont il faut tenter de vanter les mérites qui, hélas, n'existent que très peu, alors qu'on aimerait voir notre régie remonter fermement la pente. Le transport des personnes est pratiquement le même quoique le résultat financier soit meilleur. C'est déjà quelque chose. Grâce au léger redressement conjoncturel, on perçoit une amélioration des recettes dans le secteur marchandises mais pas en tonnage. On peut donc dire que la courbe ne descend plus, qu'elle s'est arrêtée et même qu'elle indique une très légère tendance à la hausse, 76 millions de plus de recettes au rayon des voyageurs, 30 millions de plus aussi au trafic des marchandises. Toutefois, la situation reste précaire. Notons, quand même, une amélioration de 60 millions environ sur le déficit budgété. Ainsi, dans sept ans à peu près, on devrait, si l'on continue sur ce rythme, sortir des chiffres rouges. Mais cela est une autre affaire. Il faut espérer que les changements – d'ailleurs bienvenus – intervenus à la Direction générale des CFF, aideront la grande régie fédérale à surmonter ses problèmes les plus brûlants. Les nombreuses personnalités venues du secteur privé devraient donner une impulsion nouvelle à notre Compagnie de transport. Il faut reconnaître qu'on demande beaucoup aux CFF, notamment le transport des aînés, des jeunes et des militaires à des prix spéciaux. Ces services impliquent des coûts importants.

Que suggérer donc pour guérir la maladie? L'horaire cadencé devrait prochainement porter certains fruits mais il faut améliorer cet horaire sur les lignes secondaires et, surtout, dans le trafic régional. Il faut que les bonnes intentions de la direction passent jusqu'en bas et nous verrons intervenir des changements. Il faut que les CFF soient encore plus attractifs, qu'ils aient encore plus d'idées, pour qu'un maximum de gens, et j'en suis, voyagent en train. Il est vrai que chaque kilomètre d'autoroute et chaque nouvelle route cantonale ou communale apportent une nouvelle concurrence au rail. Les transports routiers sont très compétitifs et viennent à domicile chercher ou apporter les marchandises que vous voulez recevoir ou expédier.

L'on parle de supprimer les gares secondaires ou campagnardes. Qu'on rationalise, c'est juste. Si je prends l'exemple de notre région du district de Lavaux, il me semble que dans un avenir assez proche, on nous obligera à livrer nos produits aux grandes gares de Lausanne et Vevey, déjà embouteillées par un trafic urbain trop dense, surtout dans les banlieues. Les clients feront alors appel aux entreprises de transport privées, ce qui est dangereux pour les finances des CFF.

Un de mes amis me dit que ce sont toujours les mêmes gens que l'on rencontre dans les trains. Je crois que c'est vrai et que toute une frange de la population doit réapprendre à aller en chemin de fer. Il s'agit donc de trouver le moyen de les intéresser au rail et à ces transports qui sont parfaits. On a cité le cas des dédouanages à la frontière. Il me semble que le trafic a diminué de 30 pour cent. Là aussi, il faut attirer les marchandises par le rail, faciliter les dédouanements pour que tout ce passe sans heurts, et sans bureaucratie compliquée.

On va s'expliquer sur la motion Muheim et le trafic insupportable sur la route du Gothard. C'est donc le moment de passer aux actes et de donner le maximum de chances au feroutage qui permettrait une fluidité meilleure sur cet axe surchargé. Le feroutage n'est pas assez connu. Un citoyen

sur deux que j'ai interrogé l'ignore. La commission, qui a étudié ce moyen écologique de décharger les grands axes alpins, a été enthousiasmée de sa visite en Suisse centrale et au Tessin, récemment. Il faut faire connaître cette façon de transporter voitures et poids lourds rapidement et facilement dans le grand public.

Mon rapport n'apporte rien de nouveau sous le soleil. Chaque année, je constate la résignation des parlementaires en lieu et place d'un rapport qu'on aimerait voir s'améliorer. Il faut garder l'espoir de voir les CFF juguler leurs difficultés et je souhaite que la légère amélioration apportée en 1983 continuera en 1984. Il semble que ce soit le cas pour les premiers mois. Ce serait déjà quelque chose de positif. Je vous prie donc, au nom du groupe libéral, d'accepter la gestion et les comptes CFF 1983.

Dünki: Die LdU/EVP-Fraktion nimmt von der Botschaft des Bundesrates zu diesem Geschäft in zustimmendem Sinne Kenntnis. Unsere Mitglieder werden für Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 stimmen. Die Referenten der Verkehrskommission haben alle wesentlichen Fakten erläutert. Ich gestatte mir, lediglich einige persönliche Bemerkungen vorzutragen.

Zuerst möchte ich dem Verwaltungsrat der SBB danken, dass er auf die für das laufende Jahr in Aussicht genommene Erhöhung der Personentarife verzichtet hat. Diese Tarifierhöhungen hätten bekanntlich schätzungsweise jährliche Mehreinnahmen in der Höhe von 30 Millionen Franken gebracht. Dieser Beschluss war in der heutigen Zeit mutig und vor allem politisch klug. Die Rückgängigmachung der angekündigten Tarifierhöhung ist ein Beitrag an die geforderten verkehrspolitischen Massnahmen zum Schutze der Umwelt. Dadurch wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtert und gefördert.

In vielen Zeitungen war nach der Veröffentlichung der Rechnungen der SBB zu lesen: «SBB-Finanzlage bleibt prekär.» Es ist eine Tatsache, dass die Bundeskasse 1983 mit etwa 1,2 Milliarden Franken zugunsten dieser Unternehmung belastet wurde. Dies ist zwar viel Geld, aber es ist meiner Meinung nach gut und nützlich angewendet. Auch wenn die SBB einen Leistungsauftrag besitzen, darf uns die Bahn etwas kosten.

Es ist erfreulich festzustellen, dass sich die SBB bemühen, eine ernsthafte Konkurrenz zum Strassenverkehr zu sein. Es ist lobenswert, dass sie sich anstrengen, verlorenes Terrain wieder zurückzugewinnen. Darum verdienen sie die finanzielle Unterstützung durch allgemeine Bundesmittel. In der Regel ist der Schweizer stolz auf seine Bahnen. Ich bin überzeugt, dass er auch weiterhin bereit ist, für diese Bahnen, seine Bahnen, eine offene Hand zu zeigen. Die zuständigen Organe müssen aber den Beweis erbringen, dass sie gewillt sind, eine in die Zukunft gerichtete und umweltgerechte Verkehrspolitik zu betreiben. Der jetzige Verwaltungsrat hat die richtige Marschrichtung erkannt und erste Schritte realisiert, die berechnete Hoffnungen wecken. Für diese Zivilcourage möchte ich an dieser Stelle allen Verantwortlichen danken und sie ermuntern, den eingeschlagenen Weg beharrlich weiterzuverfolgen. Dabei müssen sie aber vom Parlament bestmöglich unterstützt werden. Zu dieser Unterstützung gehört unter anderem, dass wir auch zu den kommenden Defiziten ja sagen. Zwischen Aufwand und Nutzen muss immer ein richtiges Verhältnis bestehen.

Wenn es künftig den Bahnen gelingt, sukzessive einen grösseren Anteil am wesensgerechten Verkehr zu bewältigen, dann ist der Nutzen gross, und der Aufwand hat sich gelohnt. Wir haben alle zu lange den Individualverkehr gefördert und die Bahnen vernachlässigt. Viele gehen mit mir einig, wenn ich sage, dass nun die Weichen in buchstäblichem Sinne anders gestellt werden müssen. Ja sagen zur Bundesbahn bedeutet, aus der in letzter Zeit etwas verfehlten Verkehrspolitik Konsequenzen zu ziehen, und zwar nach meiner Meinung in folgenden Punkten:

1. Strikter Verzicht auf einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes; dazu haben wir heute morgen noch Gelegen-

heit. Viele Miteidgenossen steigen erst auf den öffentlichen Verkehr um, wenn man das jetzt noch attraktive Autofahren etwas vermisst. Wenn der Strassenverkehr attraktiver ist als die Bahnen, dann helfen alle freiwilligen Appelle nichts. Benzinpreiserhöhungen nehmen wir widerstandslos hin. Es kommt aber zu Protestaktionen, wenn eine Erhöhung des Bahnpreises angekündigt wird. Weniger Strassen und fehlende Parkierungsmöglichkeiten helfen den Bahnen, das gesteckte Ziel schneller zu erreichen.

2. Gleichzeitig ist das seit Jahrzehnten vernachlässigte SBB-Netz sukzessive grosszügig auszubauen. Solche Investitionen kosten Geld, und dass dieses Geld zur Verfügung steht, dafür haben wir zu sorgen. Darf ich bei dieser Gelegenheit auf die SBB-Initiative des Landesrings verweisen? Dieses Volksbegehren verlangt 700 Millionen Franken jährlich zusätzlich für den öffentlichen Verkehr. Es ist Sache des Bundes, den öffentlichen Verkehr auf der Schiene bestmöglich zu fördern.

3. Bei den Bahnen ist einer massvollen und gezielten Tarifpolitik grösste Beachtung zu schenken. Von Erhöhungen ist auch in den nächsten Jahren Abstand zu nehmen. Dafür müssen wir aber ja sagen zu grösseren Defiziten. Ich möchte es noch einmal unterstreichen: Unsere Bahnen dürfen uns etwas kosten. Mich reut dieses Geld nicht, aber dasjenige, welches wir in den überdimensionierten und überrissenen Strassenbau stecken. Ich bin überzeugt, dass dem jetzigen SBB-Verwaltungsrat noch viele gute Gedanken kommen, dem öffentlichen Verkehr Anreize zu geben. Ich möchte auch die gute Werbung rühmen, die in letzter Zeit von Bahnseite betrieben wird. Sie wird ihre Wirkung nicht verfehlen. Mich freut es, dass das Autogewerbe darüber erbost ist. Es ist immer gut, wenn festgestellt wird, dass die Konkurrenz nervös wird. Auch die in der letzten Zeit eingeführten Sonderaktionen wie das Fünffrankensbillet am Betttag verdienen besonders hervorgehoben zu werden, verdienen Dank, dass man daran gedacht hat.

Zum Schluss möchte ich feststellen, dass der aufschlussreiche Geschäftsbericht und die Rechnungen ein abgerundetes Bild bezüglich der mühsamen Aufbauarbeit des wichtigen Transportunternehmens unseres Landes ergeben. Der Weg nach oben ist immer mühsam. Der Anfang aber ist gemacht. Wir Parlamentarier haben nun die Pflicht, den Verwaltungsrat in seinen Bemühungen nach besten Kräften zu unterstützen. In die jetzige Führung habe ich Vertrauen. Sie verdient Aufmunterung und Ansporn.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, den Jahresbericht und die Rechnungen zu genehmigen und den Passivsaldo von rund 431 Millionen Franken zu Lasten der Bundeskasse zu übernehmen.

Ammann-St. Gallen: Auch die SP-Fraktion bedauert, dass dieses Geschäft infolge Arbeitsüberlastung nicht wie üblich in der Sommersession behandelt werden konnte. Es geht uns dabei nicht nur um die Aktualität der parlamentarischen Arbeit, sondern um Grundsätzlicheres. Kritische Anmerkungen sowie Ideen und Vorschläge aus der Mitte des Rates sollten doch im Budget des kommenden Jahres ihren Niederschlag finden können. Wird der Geschäftsbericht jedoch erst im Herbst behandelt, so ist dies kaum mehr möglich. Wir bitten das Ratsbüro, dies bei der künftigen Sessionsplanung zu berücksichtigen.

Die Erfolgsrechnung schliesst mit einem sogenannten Fehlbetrag von 431 Millionen Franken ab. Gegenüber dem Budget ergibt sich dabei eine Verschlechterung um 44 Millionen, im Vergleich zum Vorjahr jedoch eine Verbesserung um 66 Millionen Franken.

Gewiss wäre es falsch, an dieser Stelle befriedigt zur Tagesordnung überzugehen, in der Meinung, nach der überstandenen Krise könne der Patient SBB nun getrost dem Selbstheilungsprozess überlassen werden und es genüge, ihm vorderhand noch dreimal täglich 20 Tropfen «unternehmerische Freiheit» zu verabreichen... In der Botschaft des Bundesrates wird immerhin eingeräumt, dass es so nicht geht, dass der Erfolg der SBB mithin auch von der Entwicklung

der Wirtschaftslage und den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abhängen wird. Die SBB rechneten mit einer verbesserten konjunkturellen Lage und hofften auf Fortschritte auf dem Weg zu einer koordinierten Verkehrspolitik. Beide Erwartungen erwiesen sich leider als falsch.

In der Tat liegt in solchen Rechnungen und Geschäftsberichten die Gefahr, dass wir in einer Art Nabelschau nur das Ergebnis der SBB, nicht aber die Resultate unserer noch kaum über gutgemeinte Ansätze hinaus gediehenen Gesamtverkehrspolitik beurteilen. Sektorielles Denken herrscht leider nicht nur im engeren Bannkreis von Schiene und Strasse, sondern auch immer noch in den verschiedenen Sparten helvetischer Politik. Offenbar sind wir viel eher bereit, -zig Millionen in den Kampf gegen den Borkenkäfer zu investieren, statt in ein zeitgemässes, umweltfreundliches Verkehrssystem. Symptombekämpfung steht nach wie vor hoch im Kurs!

Mit diesen Investitionen liegt es ja weiterhin im argen, auch wenn ich anerkennen möchte, dass sich beim Um- und Ausbau von Bahnanlagen eine gewisse Steigerung und Verstärkung abzeichnet. Das Missverhältnis Schiene/Strasse von rund 1 zu 5 wird dadurch aber nur unwesentlich geändert. Die grosse Wende ist daher noch nicht in Sicht.

Beim Personenverkehr vermochte der Taktfahrplan die wohl allzu hohen Erwartungen nicht zu erfüllen. Schuld daran tragen, nebst der Rezession, vor allem die übersetzten Personentariferhöhungen von 1982/83, letztere zu durchschnittlich 10 Prozent. Damit sollte ein angeblicher Rückstand des Tarifniveaus aus den siebziger Jahren aufgeholt werden. Dem Dogma des Leistungsauftrags wurde damit zwar Genüge getan, die Kundschaft aber nachhaltig verärgert. Der Verzicht des Verwaltungsrates auf eine weitere Tarifrunde im laufenden Jahr und die erklärte Absicht der Generaldirektion, künftig derart massive Aufschläge zu vermeiden, finden deshalb unsere ungeteilte Zustimmung.

Dasselbe gilt an sich auch in bezug auf die Anstrengungen für ein marktgerechteres, attraktiveres Angebot. Oft aber möchte man den Verantwortlichen auch mehr Mut wünschen, so zum Beispiel beim Versuch mit den verbilligten Abendbilletten, der leider nur auf zwölf Strecken beschränkt blieb. Mehrfrequenzen von bis zu 50 Prozent sind vielleicht noch kein kommerzieller Erfolg, ganz sicher aber ein grosser Gewinn für unsere gefährdete Umwelt.

Gerade die jüngste, sehr erfolgreiche Aktion mit dieser Fünfliber-Tageskarte am Eidgenössischen Betttag zeigt, dass dem Preis hinsichtlich der Attraktivität der Bahnen eben doch zentrale Bedeutung zukommt. Wenn wir den Kundenkreis über die sogenannten Zwangsbenutzer des öffentlichen Verkehrs hinaus auf die fixkostengeplagten Automobilisten ausdehnen wollen, so erfordert dies eine sehr rücksichtsvolle und zurückhaltende Tarifpolitik. Wäre es nicht naheliegend, die allfällige Wiedereinführung der früher so beliebten Sonntagsbillette, insbesondere in verkehrsschwachen Jahreszeiten, vorurteilslos zu prüfen?

Der Güterverkehr litt zusätzlich unter Stahlkrise und Rezession. Hier allein von unternehmerischen Massnahmen noch Wunder erwarten zu wollen, wäre Illusion. Die Schlüssel zur Lösung dieser Probleme – Umlagerung des Transitverkehrs, GVK – liegen in den Schubladen von Regierung und Parlament. Tun wir doch endlich etwas Tapferes!

Zum leidigen Thema Stückgut habe ich mich in diesem Saale schon wiederholt geäussert. Das zur Beratung anstehende Transportgesetz wird uns abermals Gelegenheit geben, die Klängen zu kreuzen. Ich freue mich schon jetzt darauf. Deshalb an dieser Stelle nur soviel: Wir anerkennen in der heutigen Lage die Notwendigkeit, mit der Zusammenlegung von Schnellgut und Frachtgut sowie einer Reduktion der Umladezentren Kosten zu sparen. Wir beurteilen aber andererseits die Schliessung von über 400 Dienststellen für den Stückgutverkehr sowie den Verlust von etwa 1000 Arbeitsplätzen, angesichts der relativ bescheidenen Einsparung von etwa 55 Millionen Franken jährlich, als völlig unverhältnismässig. Gleichzeitig ist damit bewiesen, wie unrealistisch hoch der Abbau der Finanzhilfe Stückgut um jährlich 25 Millionen bei der Beratung des Leistungsauftra-

ges angesetzt wurde. Der übersetzte Abbau dieser Finanzhilfe wird, wie von uns vorhergesagt, auf eine Vergrösserung des Restdefizits hinwirken, wohl ganz nach dem Geschmack jener Politiker, die bisweilen ganz gerne mit markigen Sprüchen gegen die roten Zahlen der SBB ins Feld ziehen. Für die Eisenbahner aber ist es deprimierend, wenn die Früchte der teils doch sehr drastischen Sparmassnahmen nie sichtbar werden, weil die entsprechenden Abgeltungsbeträge vom Parlament schon im voraus in ganz unrealistischen Raten gekürzt wurden.

Ebenso bedenklich ist eine andere Nebenfolge dieses Leistungsauftrages. Sie äussert sich im ständigen Rückgang der Anzahl der Teilinvaliden in Wiedereingliederung. Noch im letzten Voranschlag war für die Jahre 1982 bis 1984 eine Reduktion von 20 Personen vorgesehen. Gemäss nun vorliegender Zahlen verminderte sich der Bestand aber bereits von 1982 bis 1983 (von 184 auf 144) um volle 40 Stellen. In der Kommission wurde dazu richtigerweise ausgeführt, dass die Wiedereingliederung von Teilinvaliden eine soziale Aufgabe jedes Arbeitgebers sei. Die SBB stünden jedoch unter grossem Rationalisierungsdruck, so dass auf gewisse Arbeiten, welche Teilinvalide verrichten, im Sinne von Sparmassnahmen verzichtet werden müsse. Die Frage, ob der sozialen Verantwortung gegenüber dem Mitarbeiter der SBB oder der Verantwortung gegenüber dem Geldgeber Bund Priorität eingeräumt werden soll, richtet sich an uns alle. Ich meine, da werde der geforderte Rechnungsausgleich zum widerlichen Götzten, zum Moloch, dem wir nicht nur die betroffenen Menschen opfern, sondern auch gleich noch den Leitgedanken unserer IV, nämlich die Wiedereingliederung. Das Parlament darf dieser Entwicklung um seiner Glaubwürdigkeit willen nicht mehr länger zusehen und hat die Konsequenzen zu ziehen. Dieser Leistungsauftrag mit seiner unseligen Ausrichtung allein auf den Mammon gehört schleunigst und von Grund auf revidiert. Er ist in seinen Auswirkungen nicht nur volkswirtschaftlich schädlich, verkehrspolitisch fragwürdig und umweltfeindlich, sondern er richtet sich am Beispiel der Eliminierung der Teilinvaliden auch gegen den Menschen!

Die SP-Fraktion hat ja bereits am 23. Juni 1983 in einer entsprechenden Motion die umgehende Überarbeitung dieses Erlasses gefordert. Ein neuer Leistungsauftrag muss nicht nur objektiv erfüllbar sein, wie dies kürzlich auch die Generaldirektion SBB postulierte, sondern er hat auch den raumplanerischen, siedlungspolitischen und regionalwirtschaftlichen Bestrebungen Rechnung zu tragen. Gleichzeitig hat er sich sodann den Vorkehrungen zur Abwendung einer existenzbedrohenden Umweltkatastrophe unterzuordnen. Betriebsumstellungen auf die Strasse, wie in der Botschaft empfohlen, kommen für uns nicht mehr in Frage, solange kein Konzept für die Entgiftung der Abgase von Bussen und LKW vorliegt, die pro Kilometer viermal mehr umweltschädigende Stickoxide in die Luft jagen als ein PW. Ein neuer Leistungsauftrag soll schliesslich die SBB auch in die Lage versetzen, ihren sozialen Verpflichtungen als Arbeitgeber – zum Beispiel eben gegenüber den Teilinvaliden – besser nachzukommen und Überforderungen einzelner Personalkategorien, wie übrigens durch Untersuchungen bestätigt, zu vermeiden.

Zum Schluss möchte ich die Hoffnung aussprechen, dass die eindruckliche Leistung, die dieser Bundesbetrieb Jahr für Jahr im Allgemeininteresse erbringt, künftig die verdiente Anerkennung findet. Dass dem heute noch nicht so ist, beweist erneut die Tabelle auf Seite 10 der Botschaft über «die finanzielle Gesamtbelastung des Bundes». Dass man dort im Zeitalter der GVK die Abgeltung für im öffentlichen Interesse und auf Bestellung erbrachte Leistungen sowie die Nichtverzinsung des Dotationskapitals vorrechnet, ist gelinde gesagt ein Affront für Verwaltung und Personal! Ich weiss, dass sich der Herr Bundespräsident gegen diese Tabelle gewehrt hat. Ich möchte ihm dafür danken. Jene aber, die an dieser kleinlichen und auch sachlich nicht gerechtfertigten Darstellung festhalten wollen, beweisen damit nur eines, dass sie nämlich in ihrer Denkweise –

gesamtverkehrspolitisch gesehen – in der Steinzeit zurückgeblieben sind.

Mit diesen – notgedrungen kritischen – Gedanken beantrage ich Ihnen im Namen der SP-Fraktion, dem vorliegenden Bundesbeschluss zuzustimmen.

Bühler-Tschappina: Es fällt einem nicht leicht, hier als Fraktionssprecher den Kommentar abzugeben. Man weiss nicht recht, ob man schimpfen oder Verständnis zeigen soll, ist doch das Ergebnis bald durch jenes des laufenden Jahres überholt. Mit 431,7 Millionen Franken Defizit weist die Rechnung 1983 ein um etwa 66 Millionen besseres Resultat als die vorangehende auf. Das dürfte nicht zuletzt – und dafür sei den Verantwortlichen der SBB bestens gedankt – auf die Anstrengungen zurückzuführen sein, die in Anlehnung an die verschiedenen Gutachten und Vorschläge der Experten Wegenstein, Hayek, Rühli usw. ihre ersten Früchte tragen. Nun fallen doch einige Fakten auf, die alles andere als erfreulich sind. So konnte die Zahl der beförderten Personen von 217 Millionen auf lediglich 217,2 Millionen gesteigert werden. Angesichts der Umweltverschmutzung und der grossen Publizität, die dieses Thema in den Medien fand, hätte man eigentlich erwarten können, dass mehr Leute auf die Bahn umsteigen würden, was leider nicht der Fall war. Wenn man dazu noch in Betracht zieht, dass die Vorteile des Taktfahrplanes auch eine bedeutende Attraktivitätssteigerung für die SBB brachte, so ist die Zunahme von 0,2 Millionen bei den beförderten Personen ausserordentlich bescheiden ausgefallen. Die von uns vor Jahresfrist sehr begrüsst und als richtig eingestufte Vorwärtsstrategie hat leider nicht die erhoffte Wirkung gezeigt. Im Güterverkehr weist der kombinierte Verkehr – das hingegen ist erfreulich – eine Zunahme auf. Das Augenmerk der SBB wird sich mit Vorteil auf die Förderung dieser zukunftssträchtigen Verkehrsart ausrichten.

Wir wissen alle, wie problematisch eine Steigerung der Erträge über eine Anhebung der Taxen ist, weil bei einer zu starken Anhebung die grosse Gefahr besteht, dass Gütertransporte und Passagiere von der Bahn auf die Strasse abwandern. Es muss daher die Rechnungsverbesserung über eine Steigerung der Transportmenge und über eine weitere Verringerung der Ausgaben gesucht werden. 1983 hatten wir aber den völlig unbefriedigenden Zustand, dass die Erträge aus Personen- und Güterverkehr zusammen nur 2,11 Milliarden Franken ausmachten, während allein der Personalaufwand 2,29 Milliarden betrug. Die Erträge vermochten also nicht einmal die Personalkosten zu decken. Das wäre aber unseres Erachtens das absolute Minimum, das von den SBB kurzfristig erreicht werden muss.

Kollege Ammann hat soeben kritisiert, dass in der Botschaft des Bundesrates die totale finanzielle Belastung des Bundes aufgeführt ist. Die Abgeltung stelle nämlich gemäss Leistungsauftrag kein Defizit dar, sondern sei eine Abgeltung von Leistungen, die rein betriebswirtschaftlich gesehen gar nicht erbracht würden, wenn sie nicht von ausserhalb der Unternehmung verlangt würden. Aus der Sicht der SBB mag das zwar einigermaßen zutreffen. Andererseits müsste aber bei fehlender Darstellung des Gesamtaufwandes im Zusammenhang mit der SBB-Rechnung der Gesamtaufwand des Bundes für die Bundesbahn in der Staatsrechnung zum Ausdruck kommen. An welchem Ort das geschieht, ist für uns nicht entscheidend. Aber an einen oder anderen Ort haben wir meines Erachtens ehrlich Auskunft zu geben, was die Staatsbahnen den Bund kosten. Die Öffentlichkeit hat Anspruch auf unverfälschte Information.

Die bescheidene Verbesserung der Rechnung des Jahres 1983 gegenüber dem Vorjahr vermochte als Tendenz erfreulicherweise auch im ersten Halbjahr 1984 anzuhalten. Aber die Zahl der beförderten Personen hat – und das muss uns nachdenklich stimmen – im ersten Halbjahr 1984 um 2,4 Prozent oder um 2,8 Millionen Personen abgenommen. Die Bevölkerung ist offensichtlich, trotz alarmierender Zeichen in Sachen Umweltbelastung, noch immer nicht bereit, vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen.

Namens der einstimmigen SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen,

die Rechnung und den Geschäftsbericht der SBB pro 1983 zu genehmigen. Wir sagen zwar nicht gerade fröhlich ja zum Defizit wie Kollege Dünki, aber auch wir sagen ja.

Künzi: Im Zusammenhang mit dem SBB-Geschäftsbericht gestatte ich mir, auf einen Punkt auf Seite 37 im Zusammenhang mit der NHT oder der Bahn 2000 hinzuweisen. Ich stelle mich zu dieser Bahn ganz anders ein als Herr Ruf. Ich begrüße die Anstrengungen im Zusammenhang mit der NHT, weil ich überzeugt bin, dass die SBB dadurch ein Instrumentarium schaffen, das die Attraktivität der Bahn ganz wesentlich fördert und es ermöglicht, Leute vom Auto auf die Schiene zu bringen.

Nun einige Bemerkungen im einzelnen. In zahlreichen Vernehmlassungen zu den NHT finden sich wenig sachkundige Bemerkungen zu den hohen Geschwindigkeiten der Eisenbahn. Ich erachte es als problematisch, dass die NHT bisher vorwiegend als grosses Bauprojekt dargestellt wurde, während vom neuen, besseren Angebotssystem des öffentlichen Verkehrsmittel zur Bahn, fährt jederzeit, die Bahn nur in mehr oder minder grossen Abständen. Um im Wettbewerb bestehen zu können, muss eben die Schiene wesentlich schneller sein. Der Vorteil der Bahn gegenüber dem Auto ist, dass diese praktisch gefahrlos sehr schnell fahren kann. Mir ist weltweit kein Unfall eines «Hochgeschwindigkeitszuges» bekannt.

Der französische TGV ist eindeutig weniger komfortabel als unsere Intercity-Züge. Sein grosser Erfolg ist auf die hohe Geschwindigkeit, nämlich 270 km/h, zurückzuführen. Aus diesen Erfahrungen und Überlegungen denke ich, drängen sich Folgerungen für unsere NHT auf. Es ist nicht gleichgültig, wie schnell unsere Bahnen fahren. Unser Land ist auch nicht so klein, wie manche behaupten. Bahnreisen zum Beispiel von Zürich ins Unterwallis dauern lange, nicht zu reden von der Strecke, die aus der Ostschweiz bis ins Wallis zurückzulegen ist. Die TGV-Strecke Paris–Lyon entspricht distanzmässig der Strecke Genf–östlicher Bodensee. Die zweite TGV-Strecke, Paris–Dijon, 284 Kilometer, ist so lang wie die Strecke Genf–Zürich, nur braucht man dafür kaum mehr als halb so lange. Deshalb fliegt in der Schweiz ein Grossteil der Leute von Genf nach Zürich oder benützt dazu das Auto. Der Erfolg des TGV ist im Verkehr mit der Westschweiz besonders gross. Ich begrüße es sehr, dass die SBB in Zusammenarbeit mit der SNCF ernsthafte Prüfungen für eine Weiterführung dieses attraktiven Bahnangebotes bis Bern vornehmen und frage Sie, Herr Bundespräsident, ob auch Anschlussprojekte in Richtung Basel und Zürich geprüft werden.

M. Clivaz: En tant que membre du Conseil d'administration des CFF, il ne m'appartient pas de m'exprimer sur la gestion et les comptes proprement dits de cette régie. Vous me permettez de faire, en revanche, quelques remarques concernant d'une part le personnel et d'autre part des questions d'ordre général relevant aussi de la politique des transports. En ce qui concerne le personnel, le rapport fait état des grandes difficultés rencontrées dans le recrutement d'apprentis ayant les qualifications requises pour les professions spécifiques du chemin de fer. On constate donc un manque d'intérêt des jeunes pour les métiers ferroviaires. Les causes de cette indifférence doivent être cherchées dans les conditions de travail et les inconvénients inhérents à un tel service public, mais aussi dans le fait que la durée du travail est sensiblement plus élevée que dans le secteur privé. Le moment est donc venu de prendre une décision à ce sujet, faute de quoi les CFF, malgré les réductions des effectifs, ne pourront plus combler les départs à la retraite et les démissions.

M. Aliesch s'est inquiété tout à l'heure des prestations en faveur de la caisse de pension; je voudrais simplement lui recommander d'établir des comparaisons avec les administrations communales ou cantonales, ou avec certaines entreprises privées; il verrait à ce moment-là que, globalement, les prestations des CFF et de la Confédération en

faveur des caisses de pension, ne sont pas plus élevées. MM. Aregger et Gehler ont fait allusion tout à l'heure aux absences pour causes de maladie ou d'accidents. C'est effectivement un problème très sérieux qu'il faut mettre en relation avec l'accroissement de l'intensité du travail dû aux mesures de rationalisation, avec l'obligation d'accomplir des services irréguliers s'étendant souvent sur toute la nuit, à l'extérieur et par tous les temps. Cette situation a d'ailleurs incité la Fédération suisse des cheminots à présenter un catalogue de mesures visant à préserver la santé du personnel. Il conviendra notamment, à cet effet, de renforcer le service médical et de créer enfin une véritable médecine du travail à l'échelon des entreprises de la Confédération.

En ce qui concerne la politique générale des CFF, je constaterai tout d'abord que les objectifs du mandat de prestations, comme plusieurs orateurs l'ont déjà souligné, n'ont pu être atteints jusqu'ici et ne seront pas non plus réalisés jusqu'en 1986. Si je voulais présenter schématiquement les conséquences de la décision du Parlement à ce sujet, je dirais que le mandat de prestations s'est transformé en mandat de réduction du personnel. Des modifications devront être apportées au texte actuel, lors du renouvellement du mandat à partir du 1^{er} janvier 1987. Il faudra s'écarter des notions de rentabilité pure et tenir compte de manière intensifiée de facteurs de politique générale.

Mais l'amélioration de la situation des CFF dépendra surtout des efforts qui seront accomplis pour transférer du trafic de la route vers le rail. Un moyen d'augmenter l'attractivité du rail résidera dans la réalisation des nouvelles transversales ferroviaires prévues dans le cadre du plan d'ensemble élaboré sous le titre «Chemins de fer 2000». Les CFF sont fermement décidés à aller de l'avant; ils devront pouvoir compter sur l'appui du Conseil fédéral et du Parlement. Le succès extraordinaire du TGV français indique bien que c'est sur cette voie que les CFF doivent s'engager. A cet égard, je suis tout à fait d'accord avec les remarques de M. Künzi. Je ne peux manquer de relever en outre l'inconséquence de ceux qui demandent aux CFF d'équilibrer leurs comptes et s'opposent en même temps à une amélioration de leur offre.

Quant au trafic de détail qui représente un autre élément important de la politique des CFF – je vous ferai part de mes réflexions lorsque nous discuterons du postulat que j'ai déposé à ce sujet le 14 mars et qui est tout à fait dans la ligne des quelques observations faites tout à l'heure par M. Massy.

L'évolution du trafic et des résultats financiers au cours du premier semestre de cette année montrent une courbe ascendante ainsi que d'autres l'ont déjà mentionné. Le compte de profits et pertes est nettement meilleur que prévu, l'amélioration par rapport à 1983 est de l'ordre de 63 millions de francs pour les six premiers mois de 1984. Cela est dû à la reprise économique en Suisse et en Europe, mais aussi aux innovations introduites aux CFF. La direction, il faut le reconnaître, fait preuve d'imagination pour améliorer l'offre, attirer davantage de voyageurs et intensifier les transports de marchandises. Même si toutes les mesures ne sont pas d'égale valeur, elles méritent d'être soutenues. Le renoncement à l'augmentation des tarifs qui était envisagée le 1^{er} novembre de cette année, a été une décision finalement positive. Je suis heureux que plusieurs orateurs aient aussi approuvé cette décision et que l'action du billet à cinq francs le jour du Jeûne fédéral ait connu un immense succès et indiqué la voie à suivre, celle-ci devrait conduire à la réintroduction de facilités de transport et de réductions tarifaires le dimanche; c'est aussi ce que demande le personnel depuis longtemps. Toutefois, dans l'état actuel des choses, il serait faux d'exiger à tout prix des CFF qu'ils équilibrent leurs comptes. C'est ce que le président du Conseil d'administration, M. Grosjean, a dit clairement lors d'une récente conférence à Neuchâtel. J'ajouterai qu'aucun réseau au monde n'est aujourd'hui en mesure d'équilibrer ses comptes; les CFF pour leur part avaient pu le faire durant toute la période d'après-guerre.

Les CFF ont une mission importante à remplir au service du

pays. Le mandat de prestations qui sera valable à partir de 1987 devra leur permettre de le faire dans les meilleures conditions possibles.

Schmidhalter: Vorerst möchte ich das Votum von Herrn Kollega Künzi betreffend NHT und Schnellverkehr ganz allgemein voll unterstützen und den Bundespräsidenten bitten, beim Studium der weiteren TGV-Verbindungen auch an die Verlängerung bis Brig, eventuell durch den Simplon nach Mailand, zu denken.

Als zweites ein regionalpolitisches Problem: 1983 wurden von den SBB total 2200 Millionen kWh Energie erzeugt, und zwar in den eigenen hydraulischen Kraftwerken, welche in den Kantonen Uri, Tessin und Wallis liegen, und in verschiedenen Gemeinschaftswerken. Wenn also unsere schweizerischen Bahnen umweltfreundlich, mit elektrischer Energie angetrieben, im Lande herumfahren, so ist das auch deshalb möglich, weil einige Gebirgskantone seit Jahr und Tag zu Vorzugsbedingungen den nötigen Strom liefern. Dagegen wäre nichts einzuwenden, wenn die betreffenden Kraftwerke ihre ordentlichen Steuern bezahlen würden. Leider ist dies nicht der Fall.

Seit der Schaffung des eidgenössischen Wasserkraftgesetzes im Jahre 1916 sind die an die Kantone entrichteten Steuerentschädigungen wie folgt festgelegt: 1916 1 Franken pro Brutto-PS, 1952 3 Franken, 1967 4 Franken. 1967 erfolgte die Anpassung des Wasserzinses, aber keine Anpassung der Steuerausfallentschädigung. Im Vorentwurf des Bundesrates zum neuen Wasserrechtsgesetz werden nur 5 Franken pro Brutto-PS vorgeschlagen. Sofern die SBB die Steuern wie andere Gesellschaften zahlen müssten, ergäben sich pro Steuerjahr nachfolgende Zahlen: Kanton Uri 900 000 Franken statt 500 000 Franken, Verlust 400 000 Franken, Kanton Tessin 500 000 Franken statt 74 000 Franken, Verlust 426 000 Franken, Kanton Wallis 2 Millionen Franken statt 400 000 Franken, Verlust 1,6 Millionen Franken oder totaler Ausfall etwa 2,5 Millionen Franken. Dieser Betrag entspricht dem Mehrbetrag, den der Kanton Wallis mit der Aufgabenteilung I bezahlen muss.

Zu berücksichtigen ist, dass in den genannten Kantonen jeweils verschiedene Steueransätze zur Anwendung gelangen und dass die im eidgenössischen Wasserrechtsgesetz vorgesehene Steuerausfallentschädigung nur einen Bruchteil von dem ausmacht, was den betreffenden Kantonen und Gemeinden an ordentlichen Steuern zukäme. Zu bedenken ist zusätzlich, dass die in den Kantonen Uri, Tessin und Wallis gelegenen Kraftwerke der SBB Speicherkraftwerke sind. Sie haben daher noch die ungerechte Mindereinnahme, die durch die Anwendung der Qualitätsstufen entsteht, in Kauf zu nehmen. Wir müssen daher verlangen, dass bei der vorgesehenen Revision nicht nur die Wasserzinse und die Qualitätsstufen generell neu geregelt werden, sondern auch diese Steuerausfallentschädigung für die bundeseigenen Betriebe beseitigt wird.

Die beste Lösung würde darin bestehen, dass diese Kraftwerke keiner Sonderregelung betreffend Steuerentschädigung unterstellt werden. Das Gesamtdefizit der SBB wird von der Eidgenossenschaft getragen, also auch von den vorgenannten Kantonen. Diese müssen aber heute als Standortkantone der oben erwähnten Kraftwerke noch die vorgenannten Steuer- und Wasserzinsverluste übernehmen. Das lässt auf wenig Solidarität schliessen. Zu allem Überduss will der Bund – und Sie in der Mehrheit auch – bei den Sparmassnahmen bezüglich technischer Verbesserung und Defizitdeckung der Transportunternehmungen jährlich noch rund 18 Millionen und bei der Tarifannäherung rund 12 Millionen einsparen. Zusätzlich ist vorgesehen, dass die Kantone den defizitären Anteil des Regionalverkehrs der SBB übernehmen. Alle diese Massnahmen sind sehr stark gegen die finanzschwachen Kantone gerichtet und hier speziell gegen die Kantone Wallis, Tessin und Uri.

Sollte diese Politik zum Tragen kommen, müssten wir verlangen, dass auf der anderen Seite die Wasserzinse und Steuerlasten der eigenen und Gemeinschaftswerke von den SBB voll getragen werden, d. h. der Wasserzins dem gesetzlich

festgelegten Ansatz entsprechend und die Steuerbelastung analog zu den anderen Kraftwerken.

Wanner: Ich nehme Bezug auf Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen. Mit Recht wird festgestellt, dass das Netz der SBB ein Werk der Vergangenheit sei. Dabei wird in erster Linie auf die Realisierung der NHT gesetzt. Die Verwirklichung der NHT stösst aber vor allem in den Kantonen Solothurn und Bern auf massiven Widerstand. Die betroffenen Gebiete lehnen die NHT aus begreiflichen Gründen ab und sind nicht bereit, die erforderlichen Opfer zu erbringen. Diese Tatsache geht aus dem Vernehmlassungsverfahren klar hervor. Andererseits ist der Ausbau des bestehenden Schienennetzes im Interesse des öffentlichen Verkehrs unbestritten.

Als Alternative zur NHT drängt sich in der erwähnten Region ein Ausbau der Jurasüdfusslinie Biel–Solothurn–Olten auf, die für den Kanton Solothurn von grosser Bedeutung ist. Damit wäre eine Aufwertung des Eisenbahnknotenpunktes Olten verbunden. Im Gegensatz dazu steht die NHT, die in erster Linie zur Förderung der Ballungszentren führt. Hier möchte ich etwas andere Akzente setzen als meine Vordröner.

Welches sind in diesem Zusammenhang die Vorstellungen der SBB? Offenbar unter dem Eindruck der eingegangenen Vernehmlassungen soll ein neues Angebotskonzept erarbeitet und in Erwägung gezogen werden. Nun meine Frage: Ist dieses Konzept in der Lage, und sind die SBB gehalten, Ersatzlösungen zur NHT anzubieten? Ersatzlösungen, die geeignet sind, die Kapazität unserer Bahnen auszuweiten, ohne gleichzeitig die Erstellung neuer Linien zwingend notwendig zu machen?

Geissbühler: Mit grossem Interesse habe ich unter dem Titel «Planung und Studien» auf Seite 37 und 38 des Geschäftsberichtes die Ausführungen gelesen bezüglich der Neuen Haupttransversale, NHT. Es ist schon sehr viel darüber gesprochen worden.

Ich kann mich kurz fassen: Ich muss Ihnen gestehen, Herr Bundespräsident, dass mir die Art und Weise der Darstellung über das bereits Vollzogene und das in Aussicht Gestellte des ganzen Vorhabens fast einen Schrecken eingejagt hat. Man schreibt hier über die in der GVK in Betracht gezogene Neue Haupttransversale, früher noch Schnellbahn genannt, als ob sie nun eine in allen Teilen und von allen massgeblichen Instanzen bereits beschlossene Sache wäre – so, als ob es hier überhaupt keine ernstzunehmenden Vorbehalte ökonomischer und ökologischer Natur und schliesslich auch jene der politischen Realisierbarkeit mehr gäbe. Das sind Vorbehalte, die immerhin von verschiedenen Kantonsregierungen mit aller Deutlichkeit vorgetragen wurden. Bei allem Verständnis für die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, um den Strassenverkehr zu entlasten und wirksam zu konkurrenzieren, möchte ich doch wünschen, dass in dieser folgenschweren Frage ein subtiles und den demokratischen Grundsätzen entsprechendes Vorgehen gewählt wird. Auf jeden Fall möchte ich davor warnen, dass hier mit der berühmten Salamtaktik, d. h. streckenweisem Ausbau des bestehenden Netzes, Sachzwänge geschaffen werden, die schliesslich von uns allen als Steuerzahler missbilligt würden. Zu unserem 5000 Kilometer umfassenden Schienennetz, dem dichtesten der Welt, noch rund weitere 250 Kilometer hinzuzulegen, ist bestimmt kein Pappenstiel und will jedenfalls nach vielen Gesichtspunkten geprüft und überlegt sein. Ehrgeiz und Abenteuerlust von versierten Planern könnten auch im übertechnisierten Zeitalter, in dem wir leben, schlechte Berater sein.

Mme Jaggi: Plusieurs orateurs ont constaté, les uns avec mélancolie, les autres avec une résignation mal dissimulée, que le nombre de voyageurs transportés par notre compagnie nationale de chemins de fer n'augmentait pas, et avait même tendance à diminuer. L'an dernier, celui-ci a enregistré une très faible hausse représentant à peine un dixième

de pourcent du nombre de personnes transportées. Au premier semestre de cette année, il a baissé de 2,4 pour cent. En revanche, le produit des titres de transport vendus pour les personnes a crû de 7,5 pour cent l'an dernier et de 3,3 pour cent durant le premier semestre de cette année, cela tout simplement parce que les tarifs ont été augmentés. Monsieur Massy nous a dit tout à l'heure qu'il fallait absolument trouver le moyen d'inciter les gens à voyager en train. Pour cela, il y a des solutions simples qui relèvent de la politique commerciale. Dans ce domaine, on a fait preuve, ces derniers mois, d'idées originales qui ont eu leur petit succès. Ce succès reste néanmoins mineur et marginal par rapport à la clientèle potentielle et à la masse des voyageurs à (re)conquérir. Hormis la politique commerciale qui peut se résumer à la mise en pratique d'idées nouvelles, il y a la politique tarifaire. Sur ce point, certes beaucoup plus terre à terre, il est plus simple de parvenir à une augmentation de la clientèle, en agissant sur les prix et en offrant des conditions avantageuses. Il s'agit de mettre à profit deux motivations fondamentales des clients, à savoir le goût de saisir l'occasion – nous l'avons vu dimanche dernier – ou, tout simplement, le calcul comparatif du coût des différents moyens de transport. A cet égard, il faut continuer à privilégier les personnes qui voyagent en groupes de plus de deux; ainsi, par exemple, pour une même famille ou un même groupe, le voyage en train doit être évidemment meilleur marché que le transport privé.

Je profite de ce débat sur les comptes de l'année dernière pour demander au Conseil fédéral s'il est décidé à user de toute son influence pour que les chemins de fer mettent l'accent sur cette politique tarifaire. Notre compagnie nationale doit refaire du train le moyen de transport populaire par excellence. Il faut arriver à ce que l'on voyage en train parce que c'est mieux et moins cher et non plus parce qu'il n'y a pas d'autre possibilité par obligation ou par élimination. Il me paraît important d'aborder ici un autre sujet qui a déjà fait l'objet d'une motion que le groupe socialiste a déposée en juin 1983. Connaissant la longue et laborieuse procédure de traitement des motions et des interventions dans ce conseil, je voudrais revenir sur ce point pour éviter qu'il ne soit biffé de l'ordre du jour avant d'avoir été traité.

Le Conseil fédéral s'oppose à cette motion du groupe socialiste, laquelle demandait que le mandat conféré aux CFF – nous sommes à mi-chemin de son exécution – soit adapté à l'évolution de la situation afin de tenir compte plus précisément des tâches relevant de l'économie générale, de ces tâches d'intérêt public que les CFF sont tenus d'accomplir en vertu de la législation.

Dans le rapport qui accompagne les comptes, le Conseil fédéral parle davantage du programme d'action 1982 à 1984 que de l'exécution de ce fameux mandat d'entreprise. Le Conseil fédéral est-il disposé, dans la perspective de la rédaction du mandat suivant, à tenir davantage compte de ces tâches d'intérêt général exécutées par les CFF? Là véritablement, il s'agit de voir si l'on agit sérieusement ou si l'on se contente, comme semble l'indiquer ce programme d'action 1982 à 1984, de prendre des options délibérément technocratiques. En effet, il est à chaque instant question d'optimisation et de rationalisation mais non de politique des transports, particulièrement des transports publics, laquelle devrait nous préoccuper ici en priorité, exécutif et parlementaires réunis, – ainsi que le Conseil d'administration du CFF.

Hofmann: Die SBB betreiben zu Recht Werbung für ihre Dienstleistungen. Von verschiedener Seite wurde nun wiederholt beanstandet, dass die SBB sowie auch die PTT namhafte Werbeaufträge an Agenturen, die sich in ausländischem Besitz befinden, vergeben. Es wird darauf hingewiesen, dass wir doch in unserem Lande zahlreiche bewährte schweizerische Werbeagenturen besitzen, die sich durch Kreativität und schöpferische Kräfte ausgezeichnet haben und laufend auszeichnen. Anlässlich der Besprechung dieses Geschäftsberichtes benütze ich deshalb die Gelegenheit, auf diese Kritik hinzuweisen und die verantwortlichen

Organe der SBB und der PTT zu ersuchen, im Rahmen des Möglichen ihre Werbeaufträge an schweizerische Agenturen zu vergeben.

Wir haben uns hier mit Arbeitsbeschaffungsprogrammen abgegeben. Man bemüht sich gegenwärtig auch vom Bunde aus, Vorlagen zu bringen, mit denen man die Innovation fördern möchte; dort, wo wir bereits eigene innovative Firmen haben, sollen wir sie nach Möglichkeit berücksichtigen. Ich habe anderenorts nicht Gelegenheit, auf diese Tatsache hinzuweisen, und finde, die Besprechung des Geschäftsberichtes sei ein geeigneter Anlass dazu.

Ammann-Bern: Ich spreche zu den Personalkosten: Auf Seite 57 des Geschäftsberichtes der SBB wird unter «Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskassen» ein Manko von 1,8 Millionen Franken unter dem Strich ausgewiesen. Dieser Fehlbetrag stellt bekanntlich das versicherungstechnische Defizit der Vorsorgeeinrichtung der SBB dar. Es rührt vor allem von den notwendigen Deckungskapitalerhöhungen her, welche bei generellen Lohnerhöhungen entstehen, der Kasse der SBB jedoch nicht gutgeschrieben werden. Dieses Defizit muss von den SBB zu 4 Prozent verzinst werden. Sie finden auf Seite 44 hierfür 72,6 Millionen Zinsausgaben aufgeführt. Es wird hier ein Zins gutgeschrieben für eine Schuld, welche in der Bilanz nicht ausgewiesen, sondern lediglich unter dem Strich als Eventualverpflichtung erwähnt wird. Das ist auch bei der EVK ähnlich. Ich verweise auf meine diesbezügliche Motion vom Juni 1983.

Sinn meines Votums ist es, darauf aufmerksam zu machen, dass dieses aufgeführte Defizit systembedingt wesentlich zu tief ausgewiesen wird. Die Lohnerhöhungen werden jeweils erst mit einigen Jahren Verspätung in den versicherten Verdienst eingebaut. Während dieser Zeit bezahlen die SBB und der Versicherte die Prämien noch auf dem alten versicherten Lohn, beide also zu wenig. Entsprechend ist das notwendige Deckungskapital der PHK ebenfalls noch nicht erhöht. Damit weisen die SBB auch eine zu geringe Verzinsung dieses Defizites aus. Ich begreife nicht, dass sich die Gewerkschaftsvertreter nicht für eine Richtigstellung dieses Verhältnisses bemühen.

Ähnliche Verhältnisse bestehen bei der EVK des Bundespersonals und der PTT. Ich behaupte, dass diese Zahlen zu tief ausgewiesen werden. Der Grund dafür ist, dass bis Ende Juni 1984 ganze 19 Prozent – ich wiederhole 19 Prozent! – Lohnerhöhungen nicht in die versicherten Verdienste eingebaut worden sind. Damit wurde nach meiner Schätzung – genaue Zahlen kennen wir nicht, da wir die PHK-Rechnung nicht besitzen – im Geschäftsbericht 1983 den SBB ein um etwa 500 bis 600 Millionen Franken zu tiefes versicherungstechnisches Defizit ausgewiesen. Statt 1,8 Milliarden hätte es mit über 2,3 Milliarden Franken angegeben werden müssen. Dadurch werden sowohl die ordentlichen Prämien als auch die Verzinsung des versicherungstechnischen Defizites entsprechend zu tief ausgewiesen. Sie ersehen aus meinen Ausführungen, dass durch die heutige Finanzierung und Bilanzierung der Leistungen an die PHK die Verhältnisse in den Rechnungen nicht richtig ausgewiesen werden. Das muss geändert werden! Tatsächlich sind also die gesamten Personalkosten der SBB mehr als 100 Millionen Franken pro Jahr höher als ausgewiesen, immerhin von etwa 5 Prozent. Das hat auch zur Folge, dass die Beiträge der SBB an ihre Vorsorgeeinrichtung nicht die ordentlichen 7 Prozent, sondern über 30 Prozent der koordinierten Löhne betragen. Den verhängnisvollen Multiplikatoreffekt von ungefähr 3, der von Kollege Aliesch erwähnt worden ist, möchte ich hier nicht weiter diskutieren. Nur soviel: Ohne eine grundsätzliche Änderung der Finanzierung der PHK kommen die SBB trotz aller Anstrengungen Jahr für Jahr zwangsläufig tiefer in die roten Zahlen hinein. Auch dies muss mein Namensvetter im Rat in seine Überlegungen miteinbeziehen.

Herr Bundesrat Stich hat diese Problematik erkannt, und ich danke ihm, dass er all diese Fragen im Zusammenhang mit der Einführung des Obligatoriums der beruflichen Vorsorge in der PHK und EVK auf Beginn 1985 neu zu regeln gedenkt.

Gerne werden wir im gegebenen Moment erfahren, wie diese heiklen Fragen gelöst werden sollen. Es scheint mir richtig, dass wir uns auch bei Behandlung des Geschäftsberichtes der SBB über diese Probleme Rechenschaft geben. Vielleicht hat auch der Herr Bundespräsident bereits eine konkrete Vorstellung, wie diese Probleme gelöst werden sollen. Für eine Stellungnahme wären wir ihm sehr dankbar.

Bremi: Seit über zehn Jahren kritisiert der Rat bei dieser Gelegenheit die SBB. Kritisiert werden hauptsächlich die roten Zahlen, gelegentlich auch die Personen, die dafür verantwortlich sind. Bis vor einigen Jahren habe ich diese Kritik verstanden, heute hingegen verstehe ich sie weniger. Der Leistungsauftrag, den Sie vor einigen Jahren hier beschlossen haben, unterscheidet zwischen einem gemeinwirtschaftlichen Bereich der SBB, in dem sie vom Bund unterstützt werden, und einem Bereich, der im unternehmerischen Entscheidungsgebiet liegt. Wir haben einen unternehmerischen Auftrag erteilt. Seit zwei Jahren kämpft die Unternehmung SBB um bessere Leistungen auf Ebene der Generaldirektion, aber auch auf Ebene aller Kader. Ich bin der Meinung, wir haben diese Resultate anzuerkennen und nicht primär wieder zu kritisieren. Ich anerkenne die Leistungen der SBB in bezug auf die neuen Führungsrichtlinien, auf die Resultatorientierung dank dem neuen Rechnungswesen, auf die Straffung der Zentralen Dienste, auf die Institutionalisierung des internen und externen Informationsflusses, in bezug auf die Einführung eines neuen Ausbildungskonzeptes, auf die Erstellung des Zukunftsprojektes Bahn 2000, auf die systematischen Angebotsverbesserungen für verschiedene Kundenkreise, die neu für die SBB gewonnen werden können, dann auch in bezug auf die Einführung des Stückgutkonzeptes Cargo-Domizil, in bezug auf die etwas härtere Verhandlungspolitik im Warenverkehrsverkehr oder auch in bezug auf weitere neue Angebote der SBB.

Es ist nicht selbstverständlich und auch nicht einfach, eine solch grosse Unternehmung in immerhin doch nur zwei Jahren mit einer neuen oder weitgehend neuen personellen Dotation an der Spitze auf einen neuen Kurs zu bringen. Ich anerkenne die Anstrengungen der SBB. Das Parlament kann jetzt wesentliche Fehler machen! Heute müssen wir den SBB helfen und sie nicht an ihren Bemühungen hindern. Es ist wichtig, dass das Parlament sich nicht in den unternehmerischen Bereich einmischt, sondern die SBB arbeiten lässt, auch wenn wir in Einzelentscheiden mit den SBB manchmal nicht einverstanden sind.

Ein weiteres: Wir sollten nicht die Zielsetzung und den Auftrag ununterbrochen ändern. Wir haben vor zwei Jahren einen Auftrag erteilt, und wir sollten dabei bleiben. Wir kennen vom militärischen Bereich her den Ausspruch «ordre contre ordre = désordre». Deshalb sollten wir beim erteilten Auftrag bleiben. Wir müssen in Rechnung stellen, dass die Neuorientierung der SBB auf lange Zeit angelegt ist und dass auch entsprechende Fristen einzuräumen sind. Gerade wir als Politiker sollten etwas langfristiger denken. Wir dürfen die SBB nicht auf allen Stufen verunsichern, sondern sollten ihnen Mut machen, den eingeschlagenen Weg auch weiter zu gehen. Ich durfte damals mitwirken an der Erstellung dieses Leistungsauftrages. Wir erwarten von den SBB Investitionsanträge, wir freuen uns an Teilerfolgen, und wir unterstützen die Unternehmungsleitung in ihren Bemühungen um eine Verbesserung auch der wirtschaftlichen Situation der SBB.

Aregger, Berichterstatte: Die Debatte über den Geschäftsbericht 1983 hat auf weite Strecken Einigkeit in der Beurteilung zutage gefördert, Einigkeit zum Beispiel im Vertrauen in die neue, gestraffte Unternehmungsführung. Einigkeit in der Anerkennung für die originellen Marketing-Ideen und in der Enttäuschung über die stagnierende Personenfrequenz. Einigkeit besteht auch im Bedauern über das Fehlen einer koordinierten Verkehrspolitik. Die entsprechende Vorlage liegt jetzt in der Kommission des Ständerates. Einigkeit ist auch vorhanden im Ruf nach Attraktivitätssteigerung der

Bundesbahnen. Das Parlament und die Fraktionen sind offensichtlich auch bereit, in Richtung Attraktivitätssteigerung etwas zu tun. Gelegenheit dazu ist in der nächsten Session bei der Beratung des Budgets 1985!

Keine Einigkeit in diesem Rate herrscht erwartungsgemäss in der Beurteilung des Leistungsauftrages. Wir haben soeben Herrn Bremi gehört, der den Leistungsauftrag als nützliches Instrument der Unternehmungspolitik bezeichnet und sehr deutlich darauf hingewiesen hat, wie viele Resultate aufgrund dieses Leistungsauftrages eigentlich schon erzielt wurden. Auf der anderen Seite haben wir die Betrachtungsweise von Herrn Ammann-St. Gallen, der ihn als Dogma bezeichnet oder ihm eine völlige Ausrichtung auf den Mammon unterschiebt. Hier ist das politische Spannungsfeld!

Ich möchte zwei Anmerkungen zuhanden der Kommission aufnehmen: Herr Clivaz stellte fest, dass junge Leute heute ein abnehmendes Interesse an Arbeitsplätzen bei den SBB zeigen. Wir werden diese Frage wie auch den Hinweis von Herrn Hofmann über ausländische Werbeagenturen in der Verkehrskommission untersuchen. Wir sind dankbar für solche Hinweise. Es ist besser, sie hier zu bekommen, als über eine noch nicht und hoffentlich nie existierende Aktion «Saubere SBB».

Andere Fragen, die angesprochen wurden (NHT, Strompreis der Walliser Kraftwerke oder die Tarifpolitik), wird Herr Bundespräsident Schlumpf beantworten.

Frau Jaggi möchte ich sagen, dass über das Aktionsprogramm und über die inzwischen erreichten Teilergebnisse des Aktionsprogramms jeweils im Budget orientiert wird.

Schliesslich noch zu Herrn Ammann-Bern: Ich glaube, die von ihm aufgeworfenen Fragen sollten einmal grundsätzlich im Hinblick auf das ganze Personalwesen des Bundes durch die Finanzkommission oder durch die GPK geprüft werden. Zu den Äusserungen von Herrn Ruf-Bern möchte ich nichts sagen. Er hat erstmals Gelegenheit gehabt, sich zur Verkehrspolitik hier im Rat auszudrücken. Er hat das aufgrund seiner Grundeinstellung getan. Seine Partei betrachtet ja die Schweiz als eine isolierte Insel, und er hat auch sämtliche bekannten verkehrspolitischen Schlagworte benützt. Ich möchte daher sachlich nicht auf sein Votum eintreten.

M. Gehler, rapporteur: En conclusion du débat sur le rapport de gestion et les comptes 1983, nous pouvons relever d'une façon générale qu'il existe de nombreux points positifs qui, dans l'ensemble, ont été reconnus, que des remarques intéressantes ont été suggérées et qu'il subsiste un certain nombre de divergences.

Tout d'abord en ce qui concerne les points positifs, il est à relever la confiance que la plupart des députés qui se sont exprimés, au nom de leur groupe ou à titre personnel, ont témoignée à la nouvelle direction générale pour les efforts de gestion et de marketing entrepris. Il est également à noter que la compétitivité du rail par rapport à la route s'est améliorée.

En second lieu, une certaine déception s'est manifestée dans le courant du débat car l'amélioration de l'offre en trafic voyageurs n'a pas porté les effets escomptés, malgré l'introduction d'un horaire cadencé. Il est à relever – je l'ai déjà fait lors du débat général – que l'introduction de cet horaire a certainement évité une régression du trafic voyageurs, ce qui en soi avec le taux de motorisation qui existe dans notre pays est déjà un résultat positif.

La majorité des orateurs ont manifesté du regret devant le manque de coordination de la politique des transports. A ce sujet, j'aimerais vous rappeler le message du Conseil fédéral du 20 décembre 1982, qui a été traité par la commission du Conseil des Etats. Ce message viendra en discussion devant la commission du Conseil national et notre conseil probablement au printemps 1985 et il y aura lieu, lors de ce débat, d'émettre un certain nombre de considérants en la matière. M. Ruf a parlé des nouvelles transversales ferroviaires appelées NTF. J'aimerais lui dire que le problème mérite une attention particulière puisque le canton de Berne, par le biais du Grand Conseil bernois, a manifesté – je le sais – sa

désapprobation à l'égard de la réalisation des nouvelles transversales ferroviaires. Néanmoins je crois également pouvoir dire que ce n'est pas aujourd'hui, alors que nous nous exprimons sur le rapport de gestion et les comptes 1983, qu'il y a lieu de philosopher longuement sur les nouvelles transversales ferroviaires. Là aussi, le Conseil fédéral prépare un message qui devrait parvenir aux Chambres fédérales d'ici l'été 1985 ou le printemps 1986. M. Schlumpf, président de la Confédération, vous donnera certainement à ce sujet encore quelques informations supplémentaires.

D'autre part, Monsieur Ruf, j'aimerais vous rappeler que les CFF sont certainement l'un des moyens de transport existants qui ménagent le plus l'environnement, raison pour laquelle il y a lieu de les préserver, et le cas échéant, de les développer.

Quant à M. Clivaz qui affirmait à la tribune que la jeune génération n'était plus attirée par les offres d'emploi des CFF, nous trouvons cette réflexion intéressante et elle mérite d'être reprise à la Commission des transports et du trafic afin d'y être débattue. Il en va de même des réflexions émises, en matière d'adjudication de certains mandats publicitaires, par M. Fritz Hofmann.

Les divergences, qui sont apparues, au cours de ce débat touchent essentiellement au mandat de prestations que les CFF ont reçu de l'Assemblée fédérale. Pour les uns le mandat de prestations est en quelque sorte un instrument de gestion. Pour les autres, il est presque symbole de perte d'emplois. Nous constatons donc que les divergences quant au mandat de prestations sont de nature politique et concernent principalement des problèmes de conception fondamentale en matière de gestion d'entreprise. Néanmoins, ces divergences fondamentales ne doivent – à mon avis – pas être traitées dans le cadre de ce débat, mais devront faire l'objet d'un débat ultérieur au cours duquel ces différentes considérations pourront être étudiées.

En conclusion, compte tenu des considérations émises d'une façon générale durant ce débat, je vous recommande une fois encore, au nom de la Commission et du trafic, des transports d'accepter le rapport de gestion et les comptes 1983 des CFF.

Bundespräsident Schlumpf: Die beiden Kommissionssprecher haben Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der SBB für das vergangene Jahr einlässlich und sachlich dargelegt. Ich danke ihnen dafür.

Ich teile die Auffassung der Herren Aregger und Gehler, dass ein solches Resultat natürlich nach wie vor enttäuschend ist. Nationalrat Aregger begründete die Enttäuschung damit, dass trotz allen Anstrengungen das Resultat nicht besser sei. Es ist dies eine Situation, die wir auf der Seite des öffentlichen Verkehrs seit Jahr und Tag haben und die wir bewältigen wollen.

Immerhin dürfen wir sagen – aber eine Schwalbe macht keinen Sommer –, dass die Ergebnisse des ersten Semesters 1984 insbesondere im uns vor allem interessierenden Güterverkehr etwas besser sind. Die beförderte Tonnage wurde um etwa 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr angehoben. Aber ich habe gesagt, eine Schwalbe mache keinen Sommer, und die Gesamtbelastungen des Bundes aus den Rechnungen der SBB bleiben nach wie vor hoch. Auch da pflichte ich den Herren Kommissionssprechern bei. Allerdings muss ich in Übereinstimmung mit dem, was Herr Ammann vertreten hat, sagen, dass es nicht richtig ist, dass man diese Gesamtbelastung des Bundes, also die Abgeltung der gesamtwirtschaftlichen Leistungen, die Nichtverzinsung des Dotationskapitals und das eigentliche Defizit, beim Bericht zum Voranschlag und beim Bericht zu den Rechnungen – also zweimal jährlich – detailliert aufführt. Es entsteht daraus in der Tat in der Öffentlichkeit, nicht bei Ihnen, den Spezialisten, ein falscher Eindruck. Sie kennen ja diese Frage; ich habe heute wieder festgestellt, wie detailliert Sie sich mit den Verkehrsfragen beschäftigen. Denn das, was unter dem Titel «Abgeltung» vom Bund an die SBB geleistet wird (allenfalls auch einmal von andern), ist nicht

einfach eine Leistung des Bundes für die SBB, sondern es ist eine Leistung an die SBB dafür, dass sie Leistungen erbringen, welche im übergeordneten, im öffentlichen Interesse stehen und nicht aus unternehmerischen Überlegungen erfolgen. Diese Leistungen können deshalb kommerziell nicht richtig gedeckt werden. Mir scheint, Nationalrat Bühler, dass dem Informationsbedürfnis, vor allem auch des Parlamentes, Genüge getan wäre und dieser falsche Eindruck nicht immer wieder von neuem hervorgerufen würde, wenn man das lediglich in Abständen bringt.

Wie dem auch sei, ich bleibe bei meiner Auffassung. Wir werden darüber im Bundesrat bei nächster Gelegenheit wieder diskutieren. Aber die Aufgabenstellung bleibt in jedem Falle unabhängig von der Frage der Darstellung der Rechnungsergebnisse und der Aufwendungen des Bundes. Der Weg in die Zukunft wurde abgesteckt; er muss in Einzelschritten immer wieder neu überprüft und weiterentwickelt werden. Bedeutende Schritte wurden bereits gemacht. Ich bin insbesondere Nationalrat Bremi für den «Telegrammkatalog» dankbar, den er uns vorgetragen hat über das, was bis anhin geschehen ist. Ich erwähne meinerseits den Taktfahrplan 82 und die Stückgutneuordnung (allerdings erst auf 1. Januar 1985). Letztere sollte zwar, Nationalrat Ammann, bereits wirksam sein, wenn wir hier über den neuen Leistungsauftrag diskutieren. Dieses neue Stückgutkonzept wird von uns natürlich bereits bei der Vorbereitung des neuen Leistungsauftrages integriert. Weiter füge ich bei: die Verstärkung der Unternehmungsführung (auch auf Stufe Verwaltungsrat). Die personellen Veränderungen entsprechen den Empfehlungen von Professor Rühli und auch Ihren Anliegen. Sie haben im Bericht der SBB nähere Angaben. Ferner nenne ich das Marketing. Ich teile die Auffassung von Herrn Ammann. Gerade der letzte Sonntag hat mir zwar wegen meines Aufrufs einige Kritik eingebracht; aber der letzte Sonntag hat auch bewiesen, dass ein geschicktes, publikumsorientiertes Marketing sehr wertvoll und nützlich ist.

Der Weg ist abgesteckt – ich habe es bereits gesagt –, einmal durch unsere Vorstellungen über die künftige koordinierte Verkehrspolitik. Unsere Vorstellungen kennen Sie. Sie sind in der von Herrn Gehler zitierten Botschaft vom Jahre 1982 für eine koordinierte Verkehrspolitik enthalten. Die Botschaft ist zwar noch nicht bis zu Ihnen vorgedrungen; sie steckt in einer ständerätlichen Kommission. Der Weg ist ferner abgesteckt durch den Leistungsauftrag, nicht in seiner einzelnen Ausgestaltung, aber durch das Konzept. Wir verfolgen diesen Weg in die Zukunft unbeirrt. Wir bedauern, dass Grundsatzdiskussionen aus Gründen des Parlamentsrhythmus gelegentlich erst nach wesentlichen Einzelentscheiden geführt werden können; gerade die Diskussion über die GVK bzw. die NHT. Aber der Bundesrat verfolgt diese Zielrichtung unablässig, so etwa beim Bundesbeschluss über die Neuregelung der Treibstoffzölle, dann bei der Nationalstrassenpolitik. Vielleicht ergibt sich die Gelegenheit, dass ich Ihnen hier noch darlegen darf, weshalb wir verschiedenen Anliegen im Zusammenhang mit der Transjurane – eben im Sinne einer langfristigen und in die Gesamtpolitik integrierten Nationalstrassenpolitik – unter gar keinen Umständen entsprechen können. Dann im Zusammenhang mit den Umweltmassnahmen im Bereiche der Energiepolitik, der Eisenbahnalpentransversalen und insbesondere auch der hier vielzitierten NHT.

Damit zu einigen Einzelfragen: Nationalrat Aliesch, Sie haben Zusatzleistungen des Strassenverkehrs im Ausmass von etwa 500 Millionen erwähnt. Vorderhand sind diese 500 Millionen budgetiert und im Finanzplan enthalten. Aber wir haben sie noch nicht im Sack! Wir hoffen allerdings, dass wir sie in den nächsten Jahren bekommen. Ihre Überlegungen in bezug auf die Berücksichtigung des Berggebiets und der wirtschaftsschwachen Regionen teilen wir. Die SBB – wie übrigens auch die PTT – und andere Bundesinstitutionen sind bestrebt, einen Verteiler vorzunehmen, der diesen Aspekten unter Wahrung der betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte Rechnung trägt.

Nationalrat Bühler: Sie sagen, die Vorwärtsstrategie, die wir

vor einigen Jahren in die Wege geleitet haben, habe noch nicht die erhoffte Wirkung erzielt. Von mir aus gesehen haben sich Resultate ergeben. Ich begreife aber, dass von Ihrer Seite aus gerne mehr Erfolge gesehen würden. Aber wir haben es hier mit einem Gebiet zu tun, in dem es keinen grossen Wurf gibt. Es gibt nur ein Multipack, und es gibt nur zahlreiche Schritte in immer die gleiche Richtung. Ich möchte Sie jetzt auch wieder um Verständnis bitten: Es ist nicht Sturheit, es ist nicht mangelnde Dialogfähigkeit meinerseits, wenn ich immer und immer wieder an dieser Richtung festhalte; sonst kommen wir nämlich tatsächlich nicht zur Realisierung dieser Vorwärtsstrategie.

Nationalrat Künzi, der TGV ist ein Prachtsbeispiel für das, was der öffentliche Verkehr in einer zeitgemässen Ausgestaltung bringen kann. Er kann die Wettbewerbsposition sogar gegenüber dem Luftverkehr zurückgewinnen, wenn er tatsächlich das, was die Technologie anbietet, auch realisiert. Wir prüfen alle Möglichkeiten für eine Weiterführung, ob über Genf–Lausanne oder über Neuenburg nach Bern; wir prüfen die Fragen des Anschlusses Basel und auch die Verbindung mit Zürich. Wir untersuchen übrigens auch, Herr Schmidhalter, die Linienführung Léman–Brig und die Weiterführung nach Mailand.

Nationalrat Schmidhalter, zum Problem der Besteuerung der SBB-Kraftwerke in den drei Kantonen Uri, Wallis und Tessin: Wir haben diese Frage auch bearbeitet, und wir bringen Ihnen unsere Vorschläge im Zusammenhang mit der Wasserrechtsrevision (Eidgenössisches Wasserrechtsgesetz). Diese Frage eben ist gesamthaft – auch mit der Wasserzinsfrage, mit den Qualitätsstufen usw. – zu behandeln. So generell dürfen wir nicht von einem Verlust dieser Kantone sprechen, nur von der Frage der angemessenen Abgeltung dessen, was sie zur Verfügung stellen. Verzicht auf Fiskalleistungen von Bundesbetrieben sind weit über diesen Bereich hinaus üblich. Die PTT beispielsweise – um eine andere Bundesunternehmung zu nennen – bezahlen auch keine Steuern für ihre Anlagen in den Kantonen. Wenn wir nun für die SBB eine volle Fiskalbelastung einführen, dann würde das zweifellos eine Lawine von Anschlussbegehren auslösen in bezug auf die übrigen Steuerbegünstigungen. Dann hätte der Bund einfach viel mehr Steuerleistungen zu erbringen, zum Teil wären dann allerdings für andere Aufwendungen weniger Mittel verfügbar.

Madame Jaggi, Sie haben die Tarifpolitik erwähnt und gefragt, ob der Bundesrat bereit sei, im Sinne Ihrer Überlegungen bei den SBB dahin zu wirken, dass die Tarifpolitik vermehrt in den Dienst der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben der SBB gestellt werde. Wir verhalten uns genau nach dem Konzept, das dem Leistungsauftrag zugrunde liegt. Dort, wo es um gemeinwirtschaftliche Leistungen geht – wo beispielsweise soziale, regionale, ähnliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen –, sind in der Tarifgestaltung derartige Überlegungen wesentlich. Die Leistungen müssen dann allenfalls vom Bund oder anderen Körperschaften abgegolten werden.

Im übrigen, kommerziellen Bereich aber gilt die unternehmerische Freiheit, und das gilt prinzipiell natürlich auch für die Tarifpolitik. Deshalb haben wir im Transportgesetz, das zwar noch nicht in Ihrem Rat behandelt wird, aber längst von Ihrer Vorberatungskommission verabschiedet worden ist, auch auf den Genehmigungsvorbehalt für die Tarifbildung der SBB verzichtet, aus Gründen der Konsequenz. Im unternehmerischen Bereich sollen und müssen die SBB unternehmerisch handeln und nicht von Bundesinstanzen betreut und «gepöppelt» werden.

Nationalrat Hofmann, ich werde die Frage der Werbeaufträge an ausländische Agenturen besprechen. Das ist für mich neu. Immerhin ist zu beachten, dass auch hier natürlich die SBB die unternehmerische Freiheit besitzen. Ich werde also in diesem Zusammenhang keine departementalen Weisungen erlassen. Man kann das Problem aber diskutieren. Ich muss die Überlegungen der SBB anhören. Es gibt auch hier EFTA- und EG-Abkommen, an die wir uns bei Auftragsvergaben zu halten haben.

Nationalrat Massy, den Huckepackverkehr fördern wir mit allen verfügbaren Mitteln, und diese Aufwendungen sind nicht klein. Ich erwähne neben dem Ausbau an der Gott-hardstrecke den Monte-Olimpino-Tunnel (Chiasso–Como), der auch gerade den Huckepackverkehr ermöglicht. Wir engagieren uns dort bekanntlich mit 60 Millionen Franken. Nationalrat Dünki, darf ich Ihnen für Ihre vorbehaltlose Unterstützung und für Ihren Appell zugunsten unserer Bahnen und der SBB danken? Sie haben gesagt, der Schweizer sei stolz auf seine SBB. Jawohl, der Schweizer ist nicht nur stolz auf seine SBB; er liebt diese Bahnen sogar so sehr, dass er sie von seiner Benützung leider verschont.

Nationalrat Ammann-St. Gallen, zu den Personalkosten und zum Fehlbetrag in der Versicherungskasse der Bahnen – Nationalrat Clivaz hat sich dazu schon geäussert –: Sie sind darüber orientiert, dass diese Frage beim Finanzdepartement und bei den SBB in Behandlung ist. Sie werden zu gegebener Zeit darüber näher orientiert werden. Herr Ammann, Sie haben gesagt: Die SBB sollen Tapferes tun. Hier muss ich Ihnen entgegen: SBB heisst natürlich nicht «Sei bitte billig!», sondern es heisst «Schweizerische Bundesbahnen»! Diese SBB haben einen Verkehrsauftrag zu erfüllen. Das steht im Zentrum der Tätigkeit.

Das Stückgutkonzept, das Ihrerseits immer wieder und konsequent kritisiert und in Frage gestellt wurde, tritt nun am 1. Januar in Kraft und wird natürlich auch einen Bestandteil des Leistungsauftrages bilden. Wir prüfen – Madame Jaggi – bei der Vorbereitung des Leistungsauftrages II, der ab 1987 gelten soll, die Kriterien und auch die Gewichtungen – volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche, soziale Elemente usw. Wir wollen auch von den Erfahrungen, die man seit 1982 gemacht hat, Nutzen ziehen. Aber das Grundkonzept des Leistungsauftrages wird nicht geändert.

Nationalrat Bremi hat als Mitvater dieses Leistungsauftrages sehr eindringlich an uns appelliert. Dieses Grundkonzept des Leistungsauftrages ist nämlich, Nationalrat Ammann-St. Gallen, weder fragwürdig noch schädlich und schon gar nicht gegen die Menschen gerichtet. Es ist auch nicht eine Erfindung des heutigen Departementsvorstehers oder von Herrn Bremi. Andere haben es viel früher erfunden, nämlich die Gesetzgeber des SBB-Gesetzes; im Bundesbahngesetz vom Jahre 1944 ist im Artikel 3 der Auftrag bereits klipp und klar festgeschrieben: Einerseits muss der gemeinwirtschaftliche Bereich abgegolten werden, und andererseits sind die Bundesbahnen nach gesunden, betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben. Was wir vorgeschlagen haben und dann die Kommission unter dem Vorsitz von Nationalrat Bremi noch verbesserte, verstärkte, ist die Realisierung dieser Gesetzesbestimmung, die während 30 oder 40 Jahren eben zu wenig zum Tragen kam. Dabei bleiben wir selbstverständlich. Ich darf das sagen: auch der Bundesrat wird dabei bleiben. Sie haben es dann in der Hand, selbst darüber zu befinden.

In der Verkehrspolitik ist nichts schlechter als ein «Hüst und Hott». Das werden wir nicht machen. Wir werden bei einer einmal als richtig erkannten Zielsetzung und Richtung bleiben. Die Gewichtungen, Frau Jaggi, werden wir allerdings überprüfen.

Herr Ruf, Herr Wanner, Herr Geissbühler, Sie haben sich zur NHT geäussert, in diesem Zusammenhang auch zur «Bahn 2000». Wenn man nun den SBB vorwirft, sie würden da über die NHT hinausgehen und ein Konzept 2000 bringen, dann darf ich Ihnen sagen: Auch diese «Bahn 2000» ist keine Erfindung der SBB oder des heutigen Departementsvorstehers; sie ist Bestandteil der GVK. Lesen Sie einmal die GVK, die unter dem Präsidium von Dr. Alois Hürlimann erarbeitet wurde. Sie finden dort folgende Zahlen: Für den Hauptstrang Genf–Olten–St. Gallen und Basel–Olten – also das, was wir als NHT bezeichnen – sind etwa 5 Milliarden Franken vorgesehen. Für das Sekundärnetz ausserhalb dieses Hauptstranges sind 6 Milliarden Franken vorgesehen. Diese Projekte sind also bereits ein Teil der GVK gewesen. Die SBB haben sie jetzt richtigerweise, verdienstvollerweise konkretisiert. Die SBB handeln hier völlig konzeptgerecht. Zur NHT insgesamt, Nationalrat Ruf: Ich habe Ihnen im

privaten Gespräch schon vorher gesagt: Was heute geschehen ist, ist symptomatisch. Sie diskutieren heute die NHT, kritisieren sie, Sie nehmen Stellung, Sie können sie auch beurteilen. Ich kann das noch nicht! Ich habe nämlich noch nicht genügend Entscheidungsgrundlagen, um sie abschliessend zu beurteilen. Aber Sie können das. Das ist symptomatisch dafür, wie Politik betrieben wird. Das Angriffsobjekt fehlt, ein Projekt liegt ja nicht vor. Die Entscheidungsgrundlagen fehlen, aber die Stellungen sind bezogen, und selbstverständlich wird das Konzept auch bereits abqualifiziert, obwohl die Argumentation und insbesondere die Dokumentation noch gar nicht verfügbar ist. Ich möchte jetzt auf diese Problematik nicht eingehen, weil es einfach verfrüht ist. Es ist nutzlos, ist vertane Zeit. Sie erhalten die Botschaft zu dieser NHT im Jahre 1985 mit allen erforderlichen Entscheidungsgrundlagen. Das Parlament hat mit einem Bundesbeschluss darüber zu befinden, und nicht nur das Parlament, sondern auch der Souverän, wenn es das fakultative Referendum gibt. So ist es wenig nützlich, wenn wir uns jetzt über die NHT näher unterhalten. Eines allerdings, Nationalrat Ruf, bestätige ich gerne: Ich persönlich – der Bundesrat hat noch nicht Stellung bezogen, weil er eben auch die Entscheidungsgrundlagen noch nicht hat – und das Departement stehen zu diesem Konzept «Bahn 2000» oder NHT mit Sekundärnetz. Nationalrat Geissbühler, Sie müssen darüber nicht erschrocken sein, es ist noch nichts beschlossene Sache.

Aber anders können wir doch derartige Fragen nicht bearbeiten. Im Departement muss mit den zuständigen Dienststellen eine Zielvorgabe festgelegt und dann unbeirrt verfolgt werden. Dann kommen die zuständigen Entscheidungsinstanzen zum Zuge, der Bundesrat, das Parlament und allenfalls das Volk.

Die Zeit des Philosophierens in der Verkehrspolitik, die Zeit der grossen Auslegeordnungen, der Konzepte und der Höhenflüge für die nächsten Jahrhunderte und Jahrtausende ist vorbei. Wir sind aufgerufen – und davon dürfen wir uns nicht entbinden – zu entscheiden. Entscheiden kann man aber nur, wenn nach klaren Zielvorgaben die Entscheidungsgrundlagen erarbeitet worden sind. Das habe ich gemacht. Wie hätten denn meine Mitarbeiter überhaupt Entscheidungsgrundlagen erarbeiten können, wenn ich nicht die Zielvorgaben abgesteckt hätte? Ist denn das nicht Regieren, ist das nicht Führen? Ich höre immer wieder den Ruf, man müsse regieren, man müsse führen. Wir haben es gemacht. Stören Sie uns nicht in diesen Tätigkeiten! Nationalrat Kühne, Sie haben – ich bin froh über diese Auflockerung – die Frage der Imagepflege, der Neuuniformierung ins Spiel gebracht.

Darf ich dazu folgendes sagen: Es gab einmal ein Musikkorps, da hat etwas nicht gestimmt in den Harmonien und Rhythmen. Da hat man den Dirigenten entlassen. Es stimmte aber immer noch nicht! Dann hat man den Vorstand ausgewechselt. Und als es immer noch nicht besser wurde, da wurde eine Neuinstrumentierung durchgeführt. Und als auch das noch zu keinem besseren Klang und Schrittmass führte, da hat man halt eine Neuuniformierung beschlossen. Und auch nachher tönte es nicht besser, und was hat man gemacht? Man hat dann endlich die Falschspieler gesucht und ausfindig gemacht.

Meine Damen und Herren Nationalräte, wir haben damit begonnen. Wir haben in der Verkehrspolitik begonnen, die Falschspieler, die falschen Stellen, ausfindig zu machen. Wir glauben, wir haben sie gefunden. Und nun geht es nur noch darum, diese Falschspieler ganz planmässig aus dem Team zu nehmen. Dann werden wir die Harmonie, die wir so sehr erstreben wie Sie auch, wieder herstellen. Das gilt in der Verkehrspolitik wie in den anderen politischen Bereichen. Wir müssen den Kurs, den wir einmal sorgfältig erarbeitet haben, unter Mithilfe des Parlamentes einhalten; es darf nicht zu neuen Weichenstellungen mittendrin kommen: Man wechselt das Pferd nicht im Fluss, wir sind in voller Fahrt, wir wollen und dürfen diese Fahrt nicht abbremsen. Ich bitte Sie, der Rechnung und dem Geschäftsbericht der SBB auch in diesem Sinn und Geist zuzustimmen.

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

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 Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 108 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

84.047

Internationaler Fernmeldevertrag Convention internationale des télécommunications

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. Mai 1984 (BBI II, 1005)

Message et projet d'arrêté du 23 mai 1984 (FF II, 1033)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Herr **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Der 1982 in Nairobi abgeschlossene Fernmeldevertrag bildet die grundlegende Urkunde der Internationalen Fernmeldeunion. Diese internationale Organisation ist aus der 1865 gegründeten «Welt-Telegraphenunion» hervorgegangen, an deren Gründung die Schweiz aktiv mitgearbeitet hat. Die Internationale Fernmeldeunion hat ihren Sitz in Genf. Ihre wichtigste Aufgabe ist die Normierung und Reglementierung des Fernmeldewesens.

Der 1982 abgeschlossene Vertrag ersetzt denjenigen von Malaga/Torremolinos von 1973 und betont die Notwendigkeit einer verstärkten technischen Hilfe an die Entwicklungsländer auf dem Gebiete der Telekommunikation. Die Entwicklungsländer erhalten zudem die Möglichkeit, geringere Beiträge als früher an die Internationale Fernmeldeunion zu bezahlen. Unser Land hat ein grosses Interesse am internationalen Fernmeldewesen. Die Schweiz hat sich bereit erklärt, bei Genehmigung des Vertrages rund 2,1 Millionen Franken zu zahlen, rund 350 000 mehr als 1983. Die Erhöhung ist grösstenteils Folge einer für alle Mitglieder gültigen Beitragserhöhung. Der Beitrag der Schweiz wird zu Lasten der PTT-Rechnung bezahlt. Der Fernmeldevertrag untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum. Die Verkehrskommission ist darüber besorgt, dass die Internationale Fernmeldeunion in den letzten Jahren von ihrer ursprünglich technischen Zielsetzung abgekommen und zunehmend verpolitisiert worden ist. So wurde zum Beispiel Südafrika ausgeschlossen und Israel verurteilt. Die Verpolitisierung kommt auch in den Vorbehaltserklärungen zahlreicher Mitgliedsländer, darunter der Schweiz, zum Ausdruck.

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	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1097-1112
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 708

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.