

und andere Sozialleistungen sowie für die elektrische Energie. Hier kam es zu unvorhergesehenen Preiserhöhungen. Demgegenüber entfallen die wichtigsten Posten bei den Investitionen, nämlich fast 40 Millionen auf Telefoneinrichtungen und 4 Millionen auf Bauvorhaben. Vor allem Telefoneinrichtungen erfreuen sich einer grossen Nachfrage.

Die Verpflichtungskredite für Liegenschaften verteilen sich wie folgt: Projektbedingte Zusatzkredite 330 000 Franken, teuerungsbedingte Zusatzkredite 451 000 Franken. Sodann wird hier ein neuer Verpflichtungskredit von 12,4 Millionen Franken für einen Umbau des heutigen Postcheckamtes in Luzern aufgeführt. Hier soll die bis jetzt in Mieträumen untergebrachte Kreispost- und Telefondirektion Unterkunft finden. Dieser Kredit ist deshalb etwas dringlich, weil man die Renovation dieses Gebäudes bis zu den 600-Jahr-Feiern in Luzern abgeschlossen haben will.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, den Bundesbeschluss über den zweiten Nachtrag zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1984 gutzuheissen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–3

Titre et préambule, art. 1–3

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.057

SBB. Voranschlag 1985

CFF. Budget 1985

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Oktober 1984 (BBI III, 970)

Message et projet d'arrêté du 31 octobre 1984 (FF III, 982)

Voranschlag und Kurzfristplan der SBB vom 4. Oktober 1984

Budget et plan à court terme des CFF du 4 octobre 1984

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, Berne

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Piller, Weber)

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Budget 1985 ohne Tarifierhöhung vorzulegen und eine Abgeltung für den entsprechenden Ertragsausfall vorzuschlagen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Piller, Weber)

Renvoi au Conseil fédéral avec le mandat de présenter un budget pour 1985 sans augmentation des tarifs et de proposer une indemnisation pour la perte de recettes correspondantes.

Cavelty, Berichterstatter: Das Budget der SBB gab als solches in der Verkehrskommission nicht viel zu reden. Diskutiert wurde beinahe ausschliesslich über die Frage der vorgesehenen Tarifierhöhung, auf die ich am Schluss meines Referates zurückkomme.

Zum Budget: Es bleibt, in wenigen Worten gesagt, ungefähr bei den Ergebnissen von 1983 und 1984, bei einem Defizit von 420,8 Millionen Franken. Nicht inbegriffen sind darin die Leistungen der öffentlichen Hand aus anderen Titeln, namentlich aus dem Leistungsauftrag, was hier *pro memoria* gesagt sei.

Es bleibt also pro 1985 und gemäss Kurzfristplan auch für die folgenden Jahre bei den tiefen Zahlen. Wunder sind keine vorgesehen, und ohne solche scheint eine wesentliche Sanierung der Bahnergebnisse in absehbarer Zeit nicht möglich zu sein, Expertisen hin oder her.

Der Bundesrat stellt ohne Beschönigungsversuche fest, dass das Ziel des Leistungsauftrages 1982, nämlich eine nachhaltige Verbesserung der finanziellen Resultate, nicht erreicht wird, und dies trotz intensiver Arbeit der SBB im Rahmen des Aktionsprogramms und der darin vorgesehenen Kostensenkungen und Ertragssteigerungen.

Der entscheidende Grund für die gegenwärtige Situation liegt gemäss bundesrätlichen Feststellungen in den Konkurrenzbedingungen auf dem Verkehrsmarkt, die sich für die Bahnen laufend verschlechtert haben. Die Anstrengungen der Bahn im Personenverkehr mit dem Taktfahrplan sind wenigstens insofern positiv, als sie den Abwärtstrend aufgehalten haben. Die Ergebnisse auf dem Gütersektor mit dem Cargo-Domizil bleiben noch abzuwarten. Grosse Hoffnungen beruhen auf der Bahn 2000. Alle diese Massnahmen zeigen, wie sich die Bahnen nach Kräften und mit Geschick im Rahmen des Möglichen zu wehren versuchen. Ob ganzseitige Inserate, wie heute in der «NZZ», mehr der Zeitung oder mehr der Bahn guttun, ist nicht von mir zu untersuchen. Hoffen wir, dass beide davon profitieren!

Was Sorge bereitet, ist die tiefgehende Veränderung bezüglich der Kostendeckungsgrade: So wies der Wagenladungsverkehr noch 1960 einen Deckungsgrad von 154 Prozent auf und konnte damit den «Fehl-»deckungsgrad des Stückgutverkehrs mehr als kompensieren. 1974 schon deckte er aber letztmals nur noch die eigenen vollen Kosten. Seither ist er weiter gesunken: bis auf 72 Prozent im Jahre 1983. Wichtigster Grund für diese Verschiebungen sind die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem. Der Bau von Autobahnen im In- und Ausland hat die Konkurrenzfähigkeit des Strassengüterverkehrs laufend erhöht und damit grosse Einbrüche in den Langstreckenverkehr gebracht, der bisher Domäne der Eisenbahn war.

War es in dieser Situation nicht dringend notwendig, aus verkehrspolitischen Erwägungen eine Schwerverkehrsabgabe einzuführen? Fallen damit die Angriffe der Interessenvertreter auf Bundesrat und Behörden, welche die Verkehrsabgaben befürwortet haben, nicht auf die Angreifer zurück? Mutet es nicht geradezu als Provokation an, wenn mit unverkennbaren Drohungen einseitige Bevorzugungen des Lastwagenverkehrs, wie zum Beispiel massive Erhöhungen der zulässigen Tonnagen oder Rückzahlung der Schwerverkehrsabgabe, gefordert werden? Mir scheint es nötig, dass wir in dieser Situation, im Wissen um den Wert des öffentlichen Verkehrs, mit Blick auf Mensch und Umwelt, dem Bundesrat den Rücken stärken gegen Angriffe im Inland und solche aus dem Ausland. Dort pflegt man uns aus gewisser ministerieller Sicht als «drollige Eidgenossen» – denen man es zeigen muss, wie man sich zu verhalten habe – zu betrachten.

Nach diesem kurzen Blick auf diese Zusammenhänge noch einige Zahlenvergleiche aus dem Budget:

Es wird trotz teuerungsbedingter Tarifierhöhung mit einer gleichbleibenden Personenfrequenz und mit einer um 4,6 Prozent erhöhten Transportmenge gerechnet. Der daraus entstehende Mehrertrag wird durch die teuerungsbedingten Mehrkosten wegkompensiert.

Vom gesamten Aufwand 1985 fallen 59 Prozent auf das Personal. Was den Personalbestand betrifft, ist zu sagen,

dass sich dieser einerseits gegenüber 1983 um 1599 Einheiten vermindert, bedingt durch das neue Angebotskonzept im Stückgutverkehr. Andererseits aber ergibt sich aus der für 1986 geplanten Arbeitszeitverkürzung bereits im Jahre 1985 ein Mehrbedarf von 302 Personen.

Netto ergibt sich eine Reduktion im nächsten Jahr um 1297 Mitarbeiter bzw. minus 3,2 Prozent. Trotz dieser zahlenmässigen Verminderung von Personal nimmt der Personalaufwand um 120,8 Millionen Franken zu, hauptsächlich wegen des vorgesehenen Teuerungsausgleichs und des damit in Zusammenhang stehenden Einbaus in die Pensions- und Hilfskasse.

Das Investitionsvolumen ist pro 1985 mit 883 Millionen Franken ungefähr gleich gross wie in der Rechnung 1983.

Zum Schluss noch die Frage der Tarifierhöhung: Streng rechtlich gesehen ist die Tariffestsetzung nicht Sache des Parlamentes. Hingegen kann das Parlament das Budget zurückweisen und dadurch indirekt Einfluss auf die Tariffestsetzung ausüben. Diesen formell durchaus zulässigen Weg beschreitet Herr Piller mit seinem Rückweisungsantrag. Bekanntlich ist für die Budgetperiode 1985 eine Tarifierhöhung von durchschnittlich 5,6 Prozent vorgesehen. Damit soll die bis auf den Erhöhungszeitpunkt, nämlich auf den 1. Mai 1985, aufgelaufene Teuerung ausgeglichen werden. Mit 8 gegen 3 Stimmen hat sich die Verkehrskommission hinter die Erhöhungsabsichten der SBB und des Bundesrates gestellt und den Gegenantrag von Herrn Piller abgelehnt. Der gleiche Antrag wird heute gestellt, und die Kommissionmehrheit bittet auch Sie, ihn abzulehnen. Massgebend dafür sind unter anderem folgende Erwägungen:

1. Die Angleichung an die Teuerung ist ein normaler Vorgang, der nicht nur auf der Ausgaben-, sondern auch auf der Einnahmenseite spielen soll. Teuerungszulagen – und diese sind berechtigt – einerseits rufen konsequenterweise nach Teuerungsanpassungen andererseits. Dafür hat die Bevölkerung weitgehend Verständnis, wie entsprechende Marktforschungen der SBB ergaben. So wurde die letzte Tarifierhöhung im Frühjahr 1983 von 80 Prozent der Bevölkerung als gerechtfertigt beurteilt.

2. Wird die Anpassung an die Teuerung nicht schrittweise vollzogen, so entsteht ein Ausnahmeausfall, der nie mehr oder aber nur durch eine später grössere Anpassung auszugleichen ist. Wenn aber schon kleine Schritte nicht möglich sein sollten, wie wären dann später grössere denkbar?

3. Nichtanpassung bedeutet Vergrösserung der Defizite und damit Aushöhlung bzw. Verarmung der SBB. Denn das Geld, um die Bahn modern und attraktiv zu gestalten, fehlt dann immer mehr. Dabei soll die Bahn nach unserer Gesamtverkehrskonzeption ihre Konkurrenzfähigkeit mit der Strasse gerade durch eine Erhöhung ihrer Attraktivität verbessern. Dazu gehört die Verbesserung des Komforts, der Bequemlichkeit, der Verfügbarkeit, der Reisezeit usw. Natürlich gehört dazu auch der Preis. Aber nur als ein Element der Attraktivität, und nicht als einziges. So gaben 85 Prozent der Befragten nach durchgeführter Tarifierhöhung 1983 an, dass auch andere Faktoren als nur der Preis für die Verkehrsmittelwahl massgebend seien.

4. Angesichts der Umweltbelastung durch den Individualverkehr ist der Wert des Bahnverkehrs im Bewusstsein der Bevölkerung zu Recht gestiegen. Immer mehr Benutzer werden sich aus Umweltschutzgründen für die Bahn entscheiden, und sie werden einen teuerungsbedingten Mehrpreis in Kauf nehmen. Umweltschutz darf doch nach der Überzeugung der Bevölkerung auch den einzelnen etwas kosten und soll nicht nur die Bahn – ausgerechnet die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel – zusätzlich belasten. Gerade aus dieser Optik kann man sagen, dass der Zeitpunkt für eine massvolle Tarifanpassung an die Teuerung heute günstig ist. Jetzt sieht doch jeder die Notwendigkeit der Bahn ein, und niemand will sie mit unangepassten Tarifen schädigen.

5. Schliesslich ist festzuhalten, dass eine Nichterhöhung zu wenig ausmachen würde, um die Attraktivität der Bahn zu steigern. Ob ein Erstklassbillet von Chur nach Bern und

zurück wie bisher 106 Franken kostet oder nach der Tarifanpassung 111 oder 112 Franken, das wird bei einem Kunden nicht entscheidend ins Gewicht fallen, wenn er sich überlegt, ob er die Bahn oder das Auto benutzen will. Wollte man wirklich über den Preis an neue Kundenmassen gelangen, so müsste eine viel grössere, kaufmännisch gar nicht denkbare Reduktion erfolgen, wie zum Beispiel bei der Bettagsaktion. Solche Aktionen aber erreichen schnell einen Sättigungsgrad und können nicht als Dauermassnahmen ausgestaltet werden. Zudem hat auch die Bettagsaktion gezeigt, dass sie trotz ihrer grossen Anziehungskraft keinen Rückgang des Autoverkehrs bewirkte und demzufolge ökologisch unwirksam war.

Aus diesen und weiteren Gründen ist die Kommissionmehrheit grundsätzlich mit dem Prinzip der teuerungsbedingten Tarifierhöhung einverstanden und bittet Sie somit um Ablehnung des Gegenantrages Piller. Im einzelnen aber möchten auch wir dafür eintreten, dass die vorgesehene überdurchschnittliche Erhöhung der Schüler- und Lehrlingsabonnemente nach unten, d. h. bei ungefähr 5 Prozent, korrigiert wird, also bloss etwa 5 Prozent Erhöhung betragen soll. Zuständig für diese Einzelmassnahme ist das Bundesamt für Verkehr, das nach Rücksprache mit den Privatbahnen entscheiden wird. Es besteht kein Anlass, um hier irgendwelche Beschlüsse im Rat zu fassen.

Namens der Kommissionmehrheit bitte ich Sie, das vorgelegte Budget zu genehmigen. Ferner beantragen wir Kenntnisnahme vom Kurzfristplan 1986/87.

Piller, Sprecher der Minderheit: Der Voranschlag der SBB weist gegenüber dem Vorjahr, finanziell gesehen, kaum eine ins Gewicht fallende Differenz auf. Wir könnten somit ohne grosse Diskussion zustimmen, wenn in diesem Voranschlag nicht auch eine Tarifierhöhung eingebaut wäre. Eine Zustimmung bedeutet somit zwangsläufig auch eine Befürwortung dieser Tarifierhöhung. Da ich eine solche nicht befürworten kann, will ich auch den Voranschlag nicht akzeptieren.

Die SBB haben, abgestützt auf den Leistungsauftrag, aus unternehmerischen Überlegungen eine weitere Tarifierhöhung beschlossen, obwohl die letzte erst 1983 vorgenommen wurde. Wir wissen, dass in der Zwischenzeit die Teuerung in unserem Lande glücklicherweise nur bescheiden ausfiel. Trotz allem Verständnis für die Verantwortlichen unserer Bundesbahnen, die unter ständigem Druck stehen, das Defizit abzubauen, muss ich diesen Entscheid als falsch einstufen. Er liegt völlig quer zu all unseren Bestrebungen, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Wenn das Parlament schon über das SBB-Budget zu befinden hat, dann soll und muss es dabei politische Akzente setzen, wenn sich solche aufdrängen. Die Unternehmensleitung und der Verwaltungsrat haben ihren Entscheid mit Rücksicht auf Grundlagen gefällt, die nicht zwingend von uns übernommen werden müssten. Wäre dies nämlich so, so müssten wir mit Blick auf mehr Effizienz in unserer parlamentarischen Tätigkeit die Budgetkompetenz ganz dem Verwaltungsrat abtreten. Das wollen wir nicht, und dies zu Recht.

Seit der Schaffung der SBB war der politische Wille zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in unserem Land kaum je einmal so gross wie heute. Bald täglich eintreffende Meldungen über die Verschlechterung unseres natürlichen Lebensraumes – Stichwort Waldsterben – haben unsere Bürgerinnen und Bürger sensibilisiert. Wenn auch das Auto nicht für alles und jedes verantwortlich gemacht werden kann, ist doch eingesehen worden, dass es einen beachtlichen Teil zur Luftverschmutzung beiträgt. Ich bin kein Feind des Autos, im Gegenteil, ich weiss dessen Vorteile zu schätzen. Das Auto wird sicher auch künftig seinen Platz in unserer Gesellschaft behaupten.

Eine Verteufelung des individuellen Fortbewegungsmittels ist meiner Ansicht nach völlig falsch. Wir müssen aber dafür sorgen, dass sich Auto und Bahn ergänzen und nicht bekämpfen. Überall dort, wo die Bahn als Transportmittel möglich und sinnvoll ist, sollte sie künftig bevorzugt benützt werden. Wenn wir nun aber in unserer freiheitlichen Schweiz dazu nicht wieder Verbote und Gebote erlassen

wollen, dann müssen wir erstens das Volk darauf hin sensibilisieren – ich glaube, das ist bereits in hohem Masse geschehen – und zweitens möglichst auch Anreize schaffen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Dies tun wir auf Bundesebene mit der geplanten Tarifierhöhung sicher nicht. Es ist schon etwas ernüchternd, festzustellen, dass auf der einen Seite in den Kantonen Umweltschutzabonnemente geschaffen werden und auf der anderen Seite der Bund seine Fahrgäste mit Tarifierhöhungen verärgert und ihnen letztlich das Bahnfahren zum Verleiden bringt, der gleiche Bund, der dann aber wiederum Millionenbeträge gegen das Waldsterben beschliesst und Gesetze und Verordnungen zur Gesundung unseres natürlichen Lebensraumes erlässt, dies mit hoher Priorität. Ich sehe hier einen echten Widerspruch im politischen Handeln auf Bundesebene und verstehe, dass diese Tarifierhöhung in breiten Kreisen der Bevölkerung auf Unverständnis stösst.

Der Bundesrat schreibt in der Botschaft auf Seite 19 selber, dass das Risiko, im Preisniveau die Reizschwelle zu erreichen, grösser geworden ist. Ich bin der Auffassung, dass es nicht nur darum geht, im Preisniveau eine Reizschwelle zu erreichen, sondern zusätzlich noch das Volk vor den Kopf zu stossen. Das Bahnfahren ist in unserem Lande bereits teuer. Wenn wir ausgerechnet heute eine Tarifierhöhung billigen, wo sich viele überlegen, einen Beitrag an den Umweltschutz zu leisten, indem sie nach Möglichkeit die Bahn benützen, dann ist dies psychologisch doch wohl nicht besonders geschickt. Der Präsident der SBB hat vor der Kommission ausgeführt, dass Umfragen bei den Fahrgästen zeigten, dass eine Mehrheit die Tarifierhöhung 1983 als gerechtfertigt einstufte. Daraus wurde abgeleitet, dass auch die erneute Erhöhung akzeptiert würde. Bedenklich mag doch stimmen, dass bereits eine beachtliche Minderheit der Fahrgäste die Tarifierhöhung 1983 nicht verstanden hat, ohne von all denen zu sprechen, die man als Fahrgäste neu gewinnen möchte. Auch hier zweifle ich an der Aussagekraft dieser Umfragen. Mag der Entscheid für diese Tarifierhöhung unternehmerisch noch begründbar sein, politisch liegt er bestimmt falsch, und es ist deshalb unsere Aufgabe, korrigierend einzuwirken. Wer von den SBB Dienstleistungen verlangt, soll diese auch bezahlen. Auf diesem Grundsatz basiert der Leistungsauftrag. In der Botschaft auf Seite 20 steht deshalb folgerichtig zu lesen:

«Der Umweltschutz stellt eine dem öffentlichen Verkehr übergeordnete Zielsetzung dar und kann nicht von den Transportunternehmen finanziert werden. Ein Vertragsverzicht der Transportunternehmen zugunsten des Umweltschutzes stellt deshalb grundsätzlich eine gemeinwirtschaftliche Leistung dar. Diese ist nicht im Leistungsauftrag enthalten und damit nicht abgeltungsberechtigt.»

Diese juristisch sicher einwandfreie Darstellung der Dinge muss nicht zwangsläufig zu programmierten politischen Entscheiden führen. Ich beantrage Ihnen deshalb mit der Rückweisung des Voranschlags, gleichzeitig die Ausfälle für die SBB abzugelten. Man wird mir entgegenhalten, dass auf die Bundeskasse Rücksicht genommen werden muss. Aber bitte: Wir haben immer wieder – und dies zu Recht – zusätzliche Ausgaben beschlossen, wenn wir die Notwendigkeit einsahen. Denken wir an die Beiträge an unsere Bergbauern und an die voraussichtlichen Beschlüsse zur Forschungsförderung usw. Denken wir aber auch an die Einnahmehausfälle der Kantone und Gemeinden, die auf die Motorfahrzeugsteuern bei Katalysatorautos verzichten wollen. Der Umweltschutz ist zu einer zu wichtigen Sache geworden, als dass wir ihn zu stark finanzpolitischen Erwägungen aussetzen.

Darf ich zum Schluss noch einige grundsätzliche Bemerkungen zur Tarifpolitik der SBB machen? Die 5,6 Prozent mehr oder weniger sind nicht materiell von eminenter Wichtigkeit, sondern haben psychologisch grosse Bedeutung. Ich glaube, dass die Tarifgestaltung unserer Bahnen einer gründlichen Überprüfung unterzogen werden muss, indem auch die Kosten des Automobils zum Vergleich herangezogen werden. Wenn schon immer von der Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse gesprochen wird, dann müssen

solche Vergleiche durchgeführt werden. Dabei gilt es, von seiten des Bundes auch zu überlegen, wie die heutigen Fixkosten des Autos auf die gefahrenen Kilometer bezogen werden könnten. Das hiesse beispielsweise, die Autosteuer und die Versicherungsleistungen über den Benzinpreis zu erbringen. Wer mehr fährt, zahlt mehr. Man kann dem entgegenhalten, dass dies in ländlichen Gegenden, wo beispielsweise viele Arbeiter auf das Auto angewiesen sind, unsoziale Auswirkungen hätte. Dem steht die Tatsache entgegen, dass die jährlich gefahrenen Streckenkilometer bei diesen Leuten nicht grösser sind als bei den Autofans, die eher aus Freude als aus Notwendigkeit heraus Auto fahren.

Wenn ich als Befürworter der kombinierten Benützung von Auto und Bahn mit meiner Familie beispielsweise nach Zürich fahren möchte, dann habe ich, wohnhaft in einer ländlichen Gemeinde, folgenden Entscheid zu treffen: Soll ich mit dem Auto nach Düringen fahren und ab dort die Bahn benützen, oder soll ich direkt mit dem Auto nach Zürich fahren? Nachdem ich bereits erhebliche Fixkosten für das Auto bezahlt habe und rein unternehmerisch überlege – wie dies die SBB ja auch tun –, ist der Entscheid rasch gefällt. Anstatt mehr als 100 Franken für die Bahn zu bezahlen, fahre ich mit knapp einer Tankfüllung für rund 30 Franken mit dem Auto weiter nach Zürich und zurück. Vielleicht steige ich aus Umweltschutzgründen trotzdem auf die Bahn um. Aber welcher Familie, die ein Auto besitzt, wollen wir es verargen, wenn sie unternehmerisch handelt, wenn es auch die SBB tun, und dies abgesegnet vom Parlament. Ich möchte dem Präsidenten der Kommission doch noch entgegenhalten, dass eben doch viele Familien sehr knapp bei Kasse sind, ein Auto besitzen, die Fixkosten bezahlt haben und eben dann diese Rechnung machen. 100 Franken sind immerhin 100 Franken. Das kann für eine Arbeiterfamilie sehr viel bedeuten.

Ich finde, dass sich die SBB wirklich etwas einfallen lassen müssen, um die Einzelfahrten und speziell die Familienbillette tariflich so zu gestalten, dass sie gegenüber dem Auto wirklich auch finanziell konkurrenzfähig werden. Dabei sollten wir nach Lösungen suchen, die Autokosten streckenabhängiger zu gestalten.

Ich komme zum Schluss und bitte Sie, den Rückweisungsantrag der Minderheit zu unterstützen. Darf ich nur noch bemerken, dass die Forderung, wenigstens die Schüler- und Lehrlingsabonnemente nicht stärker zu belasten als die anderen Billette, sicher gut ist, aber dass nur dieses Entgegenkommen seitens der SBB eine Augenwischerei wäre. Es macht dies pro Schüler und Lehrling etwa 1 Franken monatlich aus. Damit kann man beispielsweise ein Päcklein Kaugummi kaufen. Die Tarifierhöhung ist generell abzulehnen und damit natürlich auch die Verteuerung der Schüler- und Lehrlingsabonnemente. Dies ist heute psychologisch von eminenter Wichtigkeit.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Mme Bauer: Je voudrais m'exprimer également contre la hausse des tarifs CFF, prévue pour mai 1985.

Rarement mesure n'aura suscité une réprobation aussi générale. Les CFF voudraient limiter encore le nombre de leurs clients qu'ils n'agiraient pas autrement. Déjà de plus en plus de wagons circulent à moitié ou tout à fait vides. Veut-on vraiment les vider tous entièrement? Au lieu d'innover, d'inventer, de faire preuve d'imagination, de s'inspirer par exemple de l'expérience de la journée à 5 francs du dimanche du Jeûne fédéral – ce montant eut, d'ailleurs, tout aussi bien pu être porté à 10, 15, 20 francs ou même davantage, il faut le souligner – au lieu d'imiter les initiatives intelligentes de Bâle-Ville, suivie de Berne et de Zurich, offrant des abonnements écologiques, qui connaissent le succès que l'on sait, les CFF augmentent une fois de plus leurs tarifs, ce qui est bien la mesure la plus dissuasive qui soit. Les hausses envisagées sont unanimement considérées comme une erreur. Premièrement, elles frapperont en priorité les abonnements de parcours, dont les usagers sont précisément les plus fidèles. Comment ne pas réaliser que plus on augmentera les tarifs, plus nombreux seront ceux

qui seront tentés de préférer au train leur voiture? Deuxièmement, à une époque où l'on entend revaloriser les transports en commun, par souci d'économiser l'énergie d'abord, de protéger l'environnement ensuite – et Dieu sait si l'état de nos forêts devrait nous inspirer! – une telle hausse, il faut le souligner, est inopportune. Troisième objection, alors que la hausse prévue atteindra 5 pour cent en moyenne, on apprend que les abonnements des élèves et des apprentis subiront une augmentation de 10,8 pour cent. Sur le plan social, cette mesure n'est pas acceptable.

Monsieur le président de la Confédération, les CFF ont-ils étudié les effets à long terme de ces hausses tarifaires? Escomptent-ils vraiment enregistrer un jour des recettes supplémentaires? On peut en douter, si l'on considère que depuis 1980 les tarifs voyageurs ont augmenté d'environ 25 pour cent, alors que le trafic voyageurs a stagné au cours de cette période. En revanche, il faut relever le succès remporté par les billets à demi-tarif offerts depuis avril 1983 sur douze lignes. L'augmentation de la clientèle est de 40 pour cent en moyenne.

En conclusion, je rappellerai que les CFF sont un service public, subventionné par la collectivité. De toute manière, c'est donc au contribuable de payer le déficit. Il importe aujourd'hui que ce Parlement décide si nous subventionnerons des wagons vides ou si nous subventionnerons des wagons pleins.

Binder: Bei der Behandlung dieser Vorlage müssen wir uns überlegen, welchen Stellenwert der Budgetberatung zukommt. Konkret die Frage: Kann und darf das Parlament in die Tarifpolitik eingreifen? In der Kommission sind darüber verschiedene Meinungen vertreten worden. Gemäss Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung obliegt dem Parlament die Budgethoheit. Die Bundesbahnen sind eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes ohne eigene Rechtspersönlichkeit. Sie unterstehen damit der vollen Budgetgewalt des Parlamentes. Deshalb hat das Parlament meines Erachtens auch das Recht, das Budget zu genehmigen bzw. das Budget an den Bundesrat zurückzuweisen, es abzulehnen oder abzuändern. Ich glaube, über diese Grundsatzfrage besteht Einigkeit. Hingegen lässt sich nicht ganz bestreiten, dass es rechtlich etwas problematisch sein mag, den Bundesrat direkt zu verpflichten, uns ein Bundesbahnbudget ohne Tarifierhöhungen vorzulegen. Ich würde in dieser Hinsicht allerdings weniger juristisch als politisch argumentieren und mich auf den Standpunkt stellen, die Budgethoheit dürfe nicht derart eingeengt werden, dass das Parlament zu geschäftspolitischen Grundsatzfragen der Bundesbahnen nichts mehr zu sagen hätte.

Das Budgetrecht beinhaltet meines Erachtens *per definitionem* auch das Recht, zu solchen Grundsatzentscheiden unserer Staatsanstalt Bundesbahnen Stellung zu nehmen. Ich bin persönlich aus vier Gründen für den Antrag Piller.

1. Die Tarifierhöhungen sind wirtschaftlich umstritten. Ein Unternehmen kann mehr Ertrag erzielen, indem bei gleichen Preisen – unter der Bedingung unveränderter Kostenstrukturen – der Umsatz gesteigert wird, oder ein Unternehmen kann die Erträge steigern, indem die Preise erhöht werden. Die Bundesbahnen haben den ganz einfachen und simplen Weg gewählt; sie haben einfach eine Tarifierhöhung von 5 und mehr Prozent vorgenommen. Ich zweifle daran, ob der Markt das gibt, was erwartet wird, d. h. ob die erhofften Mehreinnahmen durch die vorgesehenen Aufschläge tatsächlich erzielt werden können.

2. Die Tarifierhöhungen sind umweltpolitisch falsch. Das Waldsterben hat, wie Sie jetzt täglich feststellen können, besorgniserregende Ausmasse angenommen. Dem Umweltschutz ist in den Richtlinien zur Regierungspolitik absolute Priorität eingeräumt worden; d. h. der Umweltschutz ist ein übergeordnetes Staatsziel, dem sich andere Staatsaufgaben zu unterordnen haben.

Andere öffentliche Unternehmen und Betriebe – ich erinnere Sie an die Städtischen Verkehrsbetriebe in Basel und Bern, aber auch in der Kleinstadt Baden ist eine ähnliche

Bewegung im Gang – haben nicht Tarifierhöhungen, sondern Tarifierenkungen vorgenommen, um den öffentlichen Verkehr zu fördern. Sie bieten Umweltschutzabonnemente bzw. Umweltpässe an. Die Bundesbahnen als unser grösstes nationales Verkehrsunternehmen befinden sich deshalb mit ihrer Tarifierhöhung meines Erachtens umweltpolitisch auf falschem Weg. Es wirkt auch psychologisch für die Benutzer der Bahnen kontraproduktiv, wenn nicht einmal die bisherigen Preise beibehalten werden, sondern die Tarife sogar noch erhöht werden.

3. Die Tarifierhöhungen sind auch verkehrspolitisch falsch. Ich habe bereits in meinem letzten Votum gesagt, dass wir wahrscheinlich in den letzten Jahrzehnten zuviele Mittel in die Strasse und zuwenig Mittel in den öffentlichen Verkehr gesteckt haben. Hier hat ein gewisses Umdenken eingesetzt. Es herrscht allgemein die Auffassung, dass die Funktionsteilung zwischen Schiene und Strasse heute nicht mehr stimmt. Wenn wir aber den öffentlichen Verkehr wirklich fördern wollen, dann dürfen wir heute den Tarifierhöhungen nicht zustimmen.

4. Die Tarifierhöhungen sind auch energiepolitisch falsch. Sie wissen: Unsere Energiepolitik beruht unter anderem auf den Prinzipien: Sparen und Substituieren. Diesen Grundsätzen entspricht der Eisenbahnverkehr. Diese Verkehrsart ist energiesparsam und bewirkt auch eine Substitution, d. h.: wir kommen durch den öffentlichen Verkehr, insbesondere den Eisenbahnverkehr, vom Öl weg. Ich finde es deshalb nicht richtig, dass gerade jetzt, nachdem wir diese Energie-debatte überall führen, dem Sparen und Substituieren bei den Bundesbahnen keine oder zuwenig Beachtung geschenkt wird.

Aus diesen eher übergeordneten Staatszielen stimme ich dem Rückweisungsantrag Piller zu. Natürlich beschäftigen mich die Argumente des ausgeglichenen Staatshaushaltes ebenfalls sehr stark. Aber ich glaube, wir müssen daran gehen, unsere Staatsaufgaben wieder einmal grundsätzlich zu überprüfen. Dann werden wir feststellen, dass sich gewisse neue Prioritäten, neue Aufgaben aufdrängen, und dass der Staat vielleicht nicht einfach traditionell immer nur die alten bisherigen Aufgaben erfüllen soll und muss. In diesem Sinne kommt dem Umweltschutz, der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Energiepolitik eine besondere Priorität zu. Das zum Hauptantrag von Herrn Piller.

Nun möchte ich Sie bitten zu beachten, dass auch beantragt wird, wir sollten vom Kurzfristplan 1986/87 Kenntnis nehmen. Ich verweise Sie insbesondere auf Seite 15. Hier heisst es: «Die jährliche durchschnittliche Zunahme für Personalaufwand beträgt in den Jahren 1986 und 1987 jeweils 80 Millionen Franken.» Wenn wir also von diesem Bericht zustimmend Kenntnis nehmen, dann finden wir uns mehr oder weniger damit ab, dass der Personalaufwand bei den Bundesbahnen in den Jahren 1986 und 1987 jährlich um 80 Millionen Franken steigen wird. Das ist mit ein Grund, weshalb das Budget mit dem Kurzfristplan an den Bundesrat zurückgewiesen werden sollte.

Schönenberger: Der Präsident der Verkehrskommission hat sein Votum mit der Feststellung eingeleitet, das SBB-Budget habe eigentlich in der Kommission recht wenig zu reden gegeben. Tatsächlich würde wohl sehr wenig über dieses SBB-Budget geredet, stünde nicht eine Tarifierhöhung bevor. Gerade das erachte ich als das Gefährliche an der ganzen Diskussion um unsere SBB, dass es bereits zur Selbstverständlichkeit geworden ist, dass wir jährlich unseren Bundeshaushalt mit 1 bis 1,5 Milliarden Franken für die SBB belasten. Wir haben zwar mit dem Leistungsauftrag 1982 den Weg gefunden, das Defizit der SBB, das ja nie eine Zierde war, auf die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen umzulagern. Es war dies aber lediglich eine Verschiebung. Das Problem ist nach wie vor geblieben. Inzwischen gibt man in der Botschaft zum Voranschlag 1985 auf Seite 21 an sich zu, dass der Leistungsauftrag 1982, der 1986 ausläuft, ein Fehlschlag gewesen sei, indem der ange-

strebte Rechnungsausgleich bei weitem nicht erreicht worden sei oder nicht erreicht werden könne. Sie wissen alle, dass ich nie ein Freund dieses Leistungsauftrages gewesen bin, weil ich – wohl wie seine Schöpfer – nie geglaubt habe, der Rechnungsausgleich sei bis 1986 überhaupt möglich. Heute laufen laut Botschaft bereits die Vorarbeiten für den Nachfolge-Leistungsauftrag. Dieser wird dann etwa von 1987 bis 1992 dauern. Die Hoffnungen, die mit dem neuen Leistungsauftrag zweifellos geweckt werden, können meines Erachtens wiederum nicht erfüllt werden. Ich glaube, hier müssen wir einhaken; wir dürfen uns nicht mit der Selbstverständlichkeit dieses Defizites abfinden. Es wird immer wieder auf die Unternehmensphilosophie der SBB hingewiesen: Wer eine Leistung fordere, solle diese bezahlen. Das ist an sich ein richtiger Grundsatz, aber der Grundsatz ist gefährlich, denn heute sind wir bereits soweit, dass wir sagen: Die Leistung soll der einzelne fordern dürfen, aber bezahlen soll die Öffentlichkeit. Man schreckt auch jetzt vor der Tarifierhöhung zurück und will die dadurch entstehenden Fehlbeträge ebenfalls noch dem Bund mit den leeren Kassen zuschieben. Die Tarifierhöhung bei den SBB war schon immer ein Politikum, und dieses Politikum wird vor allem aus jenen Kreisen angeheizt, die sonst auf der ganzen Linie nach Teuerungsausgleich schreien. Aber wenn ein Bundesbetrieb einmal die Teuerung ausgleichen will, wenn auch nur sehr mässig, dann läuft man Sturm. Und ich finde, gerade in dieser Frage vergisst man, dass es sich wirklich um eine mässige Erhöhung der Preise handelt; sie übersteigt nur leicht die 5 Prozent. Schon aus diesem Grunde sind die grossen Diskussionen meines Erachtens der Sache unangemessen.

Ich anerkenne, dass Umwelt und Energie heute sehr wichtige Probleme sind, und bekenne mich hierin mit meinem Freund Binder einig. Aber es wird der Eindruck erweckt, ohne diese Preiserhöhung der SBB könnte man unsere Bevölkerung auf die Schiene bringen, wie es in der Kommission schon gesagt wurde. Es wird also fälschlicherweise in Aussicht gestellt, die Leute würden in Zukunft die SBB benutzen, wenn jetzt die Preise nicht erhöht würden, und dies ist einfach nicht so, und zwar ganz einfach deswegen, weil die Bequemlichkeit des Schweizers viel zu gross ist, als dass er mit der Bahn fahren würde. Er ist schliesslich mit seinem Spielzeug, dem Auto, verheiratet. Sie können beispielsweise die Treibstoffpreise anheben, wie Sie wollen, es wird genau gleich Auto gefahren. Lieber verzichtet man bei uns auf das Essen als auf das Auto. Es wird auch argumentiert, man müsse die Jugend zu den SBB hin erziehen, die Lehrlinge etwa müssten Bahn fahren. Ich bin absolut damit einverstanden, aber die Erfahrung zeigt, dass sehr viele Jugendliche die ersten 1000 Franken, die sie verdient haben, dafür verwenden, um ein altes Auto zu kaufen. Weshalb sollen sie nicht das Statussymbol der Erwachsenen auch ihr eigen nennen dürfen? Ich behaupte, dass die ganze Argumentation, die Leute könnten unter Hinweis auf den Umweltschutz auf die Bahn gebracht werden, falsch ist. Ich habe schon mehr als einmal gesagt und wiederhole es hier nochmals: Umweltschutz beginnt bei der Einstellung des einzelnen. Solange der einzelne nicht bereit ist, ein persönliches Opfer für den Umweltschutz zu bringen, werden wir keine Fortschritte auf diesem Gebiet erzielen, wenn der Staat noch so viele Millionen ausgibt. Es ist bekanntlich viel leichter, mit dem Geldbeutel des Nachbarn Gutes zu tun, als selbst in die Tasche zu greifen.

Also der langen Rede kurzer Sinn: Ich erachte die Tarifierhöhung im Schnitt als angemessen. Einzelheiten können immer noch überprüft werden.

Ich unterstütze die Kommissionsmehrheit und beantrage Ihnen die Genehmigung des SBB-Budgets, wobei ich – wie eingangs erwähnt – die Hauptprobleme nicht in der Tarifierhöhung, sondern in ganz anderen Bereichen sehe.

Knüsel: Ich möchte noch auf drei Probleme hinweisen:

1. Wir diskutieren das Budget der SBB für das kommende Jahr. Ich habe aufgrund meiner parlamentarischen Erfah-

rungen grosse Bedenken, dass, wenn wir die Tarifanpassung nicht vornehmen, die Einnahmen der SBB um 50 bis 60 Millionen Franken kleiner sein werden. Durch diesen Umstand können die notwendigen technischen Anpassungen und Verbesserungen, die nun einfach in der Investitionsrechnung einer Bahn erforderlich sind, nicht mehr vorgenommen werden. Damit laufen wir Gefahr, dass im Verlaufe der Jahre unsere Bahn, sei das beim Güter- oder Personentransport, die Konkurrenzfähigkeit in noch stärkerem Masse verliert.

2. Wir erwarten heute eine gemeinwirtschaftliche Abgeltung der Leistungen unserer Bahnen in der Grössenordnung von 680 Millionen Franken. Wenn wir nun diese Tarifierhöhung nicht vornehmen, dann müssen wir diese gemeinwirtschaftliche Abgeltung um ungefähr 50 bis 60 Millionen Franken erhöhen. Ich habe einige Zweifel, ob wir dann nicht in zwei, drei Jahren wieder in diesem Raume darüber diskutieren, ob nun die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahnen angemessen seien oder nicht.

3. Man kann das Problem des Umweltschutzes von jeder Optik aus interpretieren. Ich vertrete eher die Auffassung, wie sie die Mehrheit der Kommission gehabt hat, dass ich mit einem Billett oder einem Abonnement der Bahn einen persönlichen Beitrag zur Schonung unserer Umwelt leiste. Die Abstimmung im September hat ja deutlich ergeben, dass von jedem Individuum, von jeder Person, ein Beitrag gewünscht wird. Wenn ich nur einen Zehntel oder einen Zwanzigstel der Beförderungsenergie benötige, wenn ich mit der Bahn gehe, dann sind diese durchschnittlich 5 Prozent zweifelsohne nicht massgebend. Die Erfahrungen haben dies ganz eindeutig gezeigt. Ich nenne als Beispiel die Abendbillette, einfach für retour; viel zu wenig Leute haben dieses Angebot benützt. Ich habe grosse Zweifel, ob die Kunden wegen dieser 5 Prozent tatsächlich auf die Bahn umsteigen werden. Ich vertrete die Auffassung, dass wir mit dem Leistungsauftrag – er ist nicht abgeschlossen – den SBB den unternehmerischen Freiraum gewährt haben; den müssen wir ihnen im gegenwärtigen Zeitpunkt belassen.

Ich bitte Sie deshalb, der Mehrheit zuzustimmen.

Heftl: Herr Piller, Frau Bauer, Herr Binder haben gegen die Preiserhöhung gesprochen, meines Erachtens zu Recht. Dann muss man aber konsequent sein. Man kann nicht gegen eine Preiserhöhung und gegen einen Leistungsabbau sprechen, aber für die Arbeitszeitreduktion. Wir begegnen hier bei diesem Geschäft zum ersten Male den Schwierigkeiten, die aus diesem Bundesratsbeschluss entstanden sind, und wir werden in Zukunft diesen Schwierigkeiten weiter begegnen. Ich möchte daher den Herrn Bundespräsidenten bitten, dieses Geschäft im Bundesrat, in dem er ja den Vorsitz führt, nochmals auf die Traktandenliste zu nehmen, damit darauf zurückgekommen werden kann. Man hat hier von einem gewissen Kompetenzkonflikt gesprochen. Der Bundesrat ist kompetent für die Arbeitszeit, das Parlament für die Stellen. Was geht vor? Nach der Verfassung sicher die Befugnis des Parlamentes, denn es ist die oberste Gewalt.

Lassen wir aber einmal diesen rechtlichen Aspekt auf der Seite und kommen wir zur Sache. Sicher war der Bundesrat von wohlmeinender Absicht geleitet, als er den Arbeitszeitbeschluss fasste. Er hat aber vielleicht doch etwas zuwenig an die Gesamtzusammenhänge gedacht. Wo stehen wir heute? Unter anderem aus Gründen des Umweltschutzes – es wurde ja bereits gesagt, ich muss dies nicht wiederholen – sollten wir den öffentlichen Verkehr fördern. Das können wir kaum mit Preiserhöhungen, schon gar nicht mit Leistungsabbau – auch wenn es zunächst nur die Aussenregionen betreffen sollte –, und wir müssen uns unserer finanziellen Situation bewusst bleiben, die keine zu grossen Ausgaben erträgt. Die Kompetenz des Bundesrates zur Arbeitszeitverkürzung einmal unangetastet: Auch die kompetente Behörde kann, ja muss auf ihren Entscheid zurückkommen, wenn er sich als nachteilig erweist, wie wir es nun gerade hier sehen.

Wir alle erhielten ein Schreiben von Verbänden – Umweltschutz, Konsumentenschutz, dann auch Personal der öffentlichen Dienste SBB und PTT –, mit dem uns empfohlen wurde, gegen die Preiserhöhung zu sein. Wenn es diesen Verbänden ernst ist, dann sind sie sicher auch bereit, ein gewisses kleines zeitliches Opfer auf sich zu nehmen. Da hat der Bundesrat einen guten Ansatzpunkt, wenn er den genannten Beschluss nochmals in Erwägung zieht. Meines Erachtens geht das auch von der Sache selber her. Man hat gesagt, die fortschreitende Arbeitszeitverkürzung sei notwendig zur Verbesserung der Lebensqualität. Gerade unter dem Gesichtspunkt der Lebensqualität sind wir aber in Sachen Arbeitszeit an einer Grenze angelangt, genau wie zum Beispiel bezüglich der Umweltbelastung. Ich stimme daher dem Antrag von Herrn Piller zu, jedoch – was den zweiten Teil des Antrages betrifft – mit einer anderen Empfehlung und Erwartung an den Bundesrat, nämlich dass er in Sachen Arbeitszeitverkürzung nochmals über die Bücher geht.

Muheim: Es sind zwei Fragen, die mich im Zusammenhang mit dem SBB-Budget beschäftigen. Erstens «kombinierter Verkehr», zweitens «Tariffragen». Die Tariffragen beschäftigen mich aber von einer ganz anderen Seite her, als sie bis jetzt diskutiert wurde.

1. Kombinierter Verkehr: Ich lese in der Botschaft des Bundesrates auf Seite 21 und im Voranschlag auf den Seiten 15 und 16, dass man beim kombinierten Verkehr (Grosscontainer, Huckepack) vieles unternehmen will, dass man den Prozentanteil dieser Typen am Gesamtwagenladungsverkehr zu steigern beabsichtige. Es fällt aber auf, dass der Schwerverkehr auf der Strasse, der Transitverkehr – nicht nur in Uri, sondern auf der gesamten Strecke, von der Nord- bis zur Südgrenze unseres Landes – trotzdem laufend zunimmt. Meine Frage, Herr Bundespräsident: Unternimmt man wirklich alles, und zwar tarifmässig, verhandlungsmässig? Geht man diesem Markt nach; denn das Unternehmen SBB muss sich ja am Markt ebenso sehr einsetzen wie in der reinen Administration?

2. Tarife: Wir kennen Personentarife nach Kilometern. Das heisst, dass die Passagiere pro Tarifkilometer dieselben Einheitspreise bezahlen, ob Sie nun in einem modernen Waggon fahren und ob Sie gute Verbindungen haben oder nicht. Nachdem sich nun die Bundesbahnen als wirtschaftliches Unternehmen verstehen wollen, stelle ich ernsthaft die Frage, ob diese Art Tarifgestaltung marktwirtschaftlich ist. Ist es richtig, dass Sie, wenn Sie mit alten Waggonen unkomfortabel in der Welt herumgeführt werden, dieselben Preise bezahlen müssen, wie wenn Sie die letzten Errungenschaften moderner Waggontechnik auf den grossen Transitsachsen geniessen können? Hier müssten die SBB auch marktwirtschaftlich werden. Sie sind das einzige Unternehmen, das sich für unterschiedliche qualitative Leistungen dieselben Preise bezahlen lässt. Eine solche Preisbildung existiert sonst nirgends. Sie müssen im marktwirtschaftlichen System je nach Auswahl der Güter abgestufte Preise (nach Qualität, nach Verfügbarkeit usw.) bezahlen.

Ich möchte den Herrn Bundespräsidenten bitten, sich zu äussern, ob im Bereich der Personentarife nicht auch in dieser Richtung etwas Neues geschehen könnte.

Weber: Ich habe den Minderheitsantrag mitunterzeichnet und wollte eigentlich lediglich darauf hinweisen, dass ich mit der Argumentation von Herrn Piller einverstanden bin. Nach den verschiedenen Votanten, die sich für diese Tarifierhöhung ausgesprochen haben, darf auch ein Befürworter des Minderheitsantrages noch einmal das Wort ergreifen. Im Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat vom 25. September 1984 – das ist übrigens auch in der Botschaft erwähnt – heisst es, dass das Risiko, dass das Preisniveau die Reizschwelle erreicht, grösser geworden sei. Die Lage im Leistungs- und Preiswettbewerb gegenüber anderen Verkehrsträgern verdient besondere Aufmerksamkeit. Gerade das und vor allem das und fast nur das hat mich dazu

bewogen, mit Herrn Piller zusammen diesen Antrag zu stellen, denn ich bin davon überzeugt, dass die Reizschwelle nicht nur erreicht, sondern bereits überschritten ist. Es heisst in diesem Schreiben auch, dass in einer Umfrage 80 Prozent der Befragten mehr oder weniger der Tarifierhöhung zugestimmt hätten. Ich weiss nur nicht, wer da gefragt worden ist. Ich hoffe, dass es nicht nur Mitglieder des Verwaltungsrates mit einem Generalabonnement gewesen sind oder Leute, die mit Privatchauffeur in der Welt herumfahren, oder solche, die überhaupt noch nie auf den Gedanken gekommen sind, mit der Bahn zu fahren. Das gibt es nämlich auch. Ich mache ihnen nicht einmal einen Vorwurf; das ist zur Lebensgewohnheit geworden.

Ich habe Leute gefragt und zugehört, wenn über dieses Thema gesprochen wurde. Dabei bin ich zu einem ganz anderen Resultat gekommen: Ich darf gar nicht alles wiedergeben, was da «ausgerufen» worden ist. Sie, Herr Bundespräsident, wären längst nicht mehr im Amt; auch Verwaltungsräte, Bundesräte und Parlamentarier wären alle liquidiert worden. Natürlich darf man das nicht wörtlich nehmen. Aber es ist doch ein Stimmungsbild; wenn man beim einfachen Volk horcht, dann tönt es ganz anders. Wirkliche Eisenbahnbenutzer sind nicht nur erzürnt, sie sind entrüstet. Das habe ich festgestellt. Herr Bundespräsident Schlumpf hat in der Kommission die Vermutung ausgesprochen, dass mit der Zeit die Tarifierhöhung stillschweigend oder murrend geschluckt und verstanden werde. Man müsse in diesem Punkt dem «Liebesprozess» etwas Zeit lassen. Ich hätte Angst – und ich habe das auch in der Kommission gesagt –, unter solchen Umständen eine Heirat zu riskieren. Die Gefahr, dass jene, die heute noch wissen, was sich gehört, in Zukunft fremdgehen werden, ist zu gross. Fremdgehen heisst hier: auch noch aufs Auto oder sonstwie auf den Individualverkehr umsteigen.

Die vielen tausend Bähnler dauern mich, die unverdient von den Bahnbenutzern scheel angeschaut werden und die schliesslich *in corpore* als Sündenböcke abgestempelt werden, weil sie auch den Teuerungsausgleich verlangen oder weil sie, wie andere Leute im Lande, eine Arbeitszeitreduktion verlangen. Ihre Löhne sind schuld und ihre Ansprüche, die sie an den Arbeitgeber stellen. Ich weiss, dass ein Leistungsauftrag besteht, dass der Wunsch nach einem ausgeglichenen Budget besteht und dass dies vielleicht für Tarifierhöhungen sprechen könnte.

Die Ziele des Leistungsauftrages und auch das ausgeglichene Budget sind aber nicht kurzfristig zu erreichen. Damit müssen wir uns einfach abfinden. Da müssen wir Geduld haben. Die Frage stellt sich nach meiner Auffassung ganz anders. Mit Tarifierhöhungen wirken wir kontraproduktiv – Herr Binder hat das bereits auch gesagt – und den Zielsetzungen zuwiderlaufend. Es kostet Geld, wenn wir auf die Tarifierhöhung verzichten und wenn wir die Bahnen in einem guten Zustand erhalten wollen. Wir müssen also die Frage stellen: Was sind uns unsere SBB wert? «Uns» heisst da: dem Land und seinem Volk, aber auch der Landesverteidigung oder der Umwelt. Der Herr Kommissionspräsident hat gesagt: Umweltschutz sollte uns etwas wert sein, und wir sollten bereit sein, dafür etwas zu bezahlen. Das Opfer sei berechtigt. Das stimmt. Aber die Umwelt gehört nicht nur den jetzigen Bahnbenutzern, denen man zumutet, alles zu berappen. Auch alle anderen nehmen für sich in Anspruch, in einer gesunden Umwelt leben zu können. Daher ist es vertretbar, wenn die Öffentlichkeit sich an diesem Opfer beteiligt.

Es gibt Dinge, die für eine Nation, für ein Land wichtig sind und Priorität haben müssen. Ich denke da an die Landesverteidigung, an die Landwirtschaft; man könnte auch das Bildungswesen nennen. Dafür werden Milliarden ausgegeben, ohne dass man nach der Eigenwirtschaftlichkeit fragt, weil man diese Frage gar nicht stellen kann. Die Bundesbahnen sind wirtschaftlich längst kein interessanter Wirkungskreis des privaten Unternehmertums mehr, weil höhere Zielsetzungen als nur Gewinn für die Erhaltung der Bahnen sprechen. Das ist nicht ein Vorwurf. Wir müssen aber erkennen, dass die Bahn längst zu einer öffentlichen Aufgabe

geworden ist. Es lohnt, sich die Landesverteidigung, die Landwirtschaft etwas kosten zu lassen. Es lässt sich verantworten, wenn wir uns unsere Bahnen im Moment noch etwas kosten lassen. Ich glaube, dass für sie bessere Zeiten kommen werden, und ich will gleich beifügen, dass ich in die oberste Leitung der Bundesbahnen Vertrauen habe. Sie hat gerade in letzter Zeit bewiesen, dass sie willens und fähig ist, aus den Zeichen der Zeit Lehren zu ziehen und danach zu handeln. Die Tarifierhöhung hingegen war keine gute Idee. Ich frage mich, wer Ihnen diesen Floh ins Ohr gesetzt hat. Es hat zu jeder Zeit Landeshelden gegeben. Dies waren Wilhelm Tell, Winkelried, Niklaus von der Flüe und andere mehr. Heute scheint es Hayek zu sein. Entweder ist er Landesheld oder Heiliger. Herr Hayek kann uns aber die politische Verantwortung nicht abnehmen. Die Rolle eines Landeshelden kann ihm also gar nicht zufallen.

Herr Schönenberger hat uns auf die Haltung der Jugend hingewiesen, die mit ihrem ersten Lohn einen Occasionswagen kauft. Das ist nicht die Schuld der Jungen. Wir Alten sind ihnen ein schlechtes Beispiel. Die Art, wie das Auto geschickt zu einem Statussymbol gemacht wird, ist bekannt und muss wohl hingenommen werden. Daran können wir nichts ändern. Das Auto gehört in unsere Zeit und hat seinen Platz im Leben. Was vielfach fehlt, ist die Vernunft, und diese Vernunft kann nur wachsen, wenn die Randbedingungen vorhanden sind. Mit dieser Tarifierhöhung schaffen wir aber nicht bessere Randbedingungen, um die Vernunft wachsen zu lassen, sondern wir lassen die Vernunft damit verkümmern.

Deshalb bitte ich Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Jagmetti: Für die angestellten energiepolitischen und hauptsächlich die umweltpolitischen Erwägungen habe ich grosses Verständnis. Wir leisten etwas für die Umwelt, wenn wir den öffentlichen Verkehr fördern, seine Attraktivität steigern. Dazu gehört natürlich ein gutes Leistungsangebot und gehören vernünftige Preise. Wir alle wissen, dass die Preise vor allem im Personenfernverkehr heute eine Höhe erreicht haben, die es dem Familienvater schwermachen, das Auto zu Hause zu lassen und die Bahn zu benützen, wenn er mit der ganzen Familie reist. Wir kennen diese Schwelle, müssen aber gleichzeitig feststellen, dass nach dem Budget 1985 der Bund unter den Titeln Defizitdeckung und Abgeltung 1064 Millionen Franken leisten wird. Damit werden 25 Prozent des Aufwandes der SBB aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt. Die Bundesversammlung hat jedoch am 19. März 1982 einen Leistungsauftrag an die SBB formuliert, und ich darf Ihnen Artikel 2 – er ist kurz – vorlesen: «Im Personenfernverkehr und im damit verbundenen Gepäcktransport ist auf die Dauer mindestens volle Kostendeckung sicherzustellen.» Wenn wir nun dem Antrag der Minderheit folgen und das Budget zurückweisen, weil wir mit der Tarifierhöhung nicht einverstanden sind, dann bedeutet das, dass wir uns an den Leistungsauftrag, den wir selbst den SBB erteilt haben, nicht zu halten wünschen, dass wir den SBB zum Vorwurf machen, den Auftrag zu erfüllen, den wir ihr erteilt haben. Damit begeben wir uns in die Unlogik. Entweder sind wir für diesen Leistungsauftrag und stehen dazu – er gilt bis Ende 1986 – und akzeptieren das Budget, oder wir sind gegen diesen Leistungsauftrag; dann müssen wir ihn aber auch abändern. Wir können von den SBB nicht verlangen, dass sie das befolgen, was wir ihnen vorschreiben, und ihnen dann das Befolgen dieser Vorschrift zum Vorwurf machen.

Ich werde also mit der Mehrheit stimmen, obwohl ich volles Verständnis für die umwelt- und energiepolitischen Überlegungen habe; aber unsere Verkehrspolitik muss auch kohärent sein.

Bundespräsident Schlumpf: Ich will mich darauf beschränken, zu gestellten Fragen und einzelnen Kritiken Stellung zu nehmen. Vorab aber möchte ich Ständerat Cavelti nicht nur für die Berichterstattung danken, sondern auch für die Rückenstärkung dem Bundesrat gegenüber, da in der gegenwärtigen politischen Aktualität fast Nummer 1 die Schwer-

verkehrsabgabe ist. Es ist eigentlich nicht verwunderlich, dass das Parlament das Bedürfnis hat, dem Bundesrat den Rücken zu stärken. Sie erinnern sich noch, dass diese Schwerverkehrsabgabe nicht das Kind des Bundesrates war, sondern das Kind des Parlamentes, geboren in der nationalrätlichen Kommission Nebiker auf Antrag der ASTAG, in allen Details vorbereitet, und dann auch akzeptiert im Ständerat zusammen mit der Vignette, und dass dann dieses Kind des Parlamentes im Februar 1984 vom schweizerischen Souverän adoptiert und zu seinem eigenen gemacht wurde, so dass es eine Selbstverständlichkeit ist, dass der Bundesrat zu diesem Kind des Parlamentes und des Souveräns steht. Ich möchte, bei aller Dankbarkeit für Herrn Cavelti, sagen, es ist doch recht selbstverständlich, dass man dem Defensor der eigenen Wünsche und Beschlüsse den Rücken stärkt. Das tun Sie. Wir sind Ihnen dafür dankbar.

Wir sind nun – und das war voraussehbar, das ist auch richtig – in eine Tarifik Diskussion geraten. Die Budgetfragen sind etwas überschattet. Ich will deshalb auch nur zu einigen Tarifraten Stellung nehmen. Ständerat Cavelti hat Ihnen dargelegt, welche Gesichtspunkte für eine Stellungnahme zu dieser Tarifrage massgebend sein müssen. Ständerat Binder hat rechtliche Fragen aufgeworfen. Ich teile diese Beurteilung weitgehend. In der Budgetgewalt des Parlamentes liegt sicher die Befugnis, Abänderungen an einem Budget vorzunehmen. Aber eines liegt natürlich nicht darin, nämlich ein Weisungsrecht in bezug auf klare Zuständigkeiten. Denn das würde dem elementaren Legalitätsprinzip widersprechen. Auch die staatliche Zuständigkeitsordnung, wie sie durch Verfassung und Gesetz geschaffen wird, ist ein Element dieses Legalitätsprinzips. Da kann man nicht eingreifen. Man kann zum Budget eigene Vorstellungen anbringen, aber man kann nicht die Tarifbildungskompetenz fallweise nach oben delegieren. Es ist übrigens doch etwas neckisch: Sie haben gestern Abend ohne Diskussion dem Antrag der Kommission zugestimmt, den Tarifbildungsbeschluss um zwei Jahre zu verlängern. Dieser Tarifbildungsbeschluss hält sich haargenau an das SBB-Gesetz. Dort steht im Artikel 7 nur, dass die Bundesversammlung im Tarifbereich der SBB die Genehmigung der vom Bundesrat aufzustellenden allgemeinen Grundsätze zu besorgen habe, dass dann aber die Tarifbildung Sache der Unternehmensorgane der SBB ist und die Genehmigung der Tarifbeschlüsse Aufgabe des Bundesamtes für Verkehr, nicht des Bundesrates oder des Departementes, sei. Daran haben wir uns zu halten. Aber eine Diskussion über ein derartiges Politikum im Parlament ist selbstverständlich geboten.

Zu Ständerat Piller: Obwohl der Minderheitsantrag in sich selbst widerspruchsfrei ist, weil Sie sagen: Verzicht auf Tarifierhöhung, dann aber Abgeltung; das entspricht der Grundphilosophie des Leistungsauftrages. Trotzdem wäre eine Rückweisung mit dieser konkreten Weisung ein gefährlicher Weg. Denn hier ginge das Parlament über die geltende Kompetenzordnung, eben Artikel 7 des SBB-Gesetzes, eindeutig hinaus, weil es ganz konkret sagt: Es dürfen keine Tarifierhöhungen vorgenommen werden. Das wäre ein Eingriff in den unternehmerischen Freiheitsbereich, wie er durch das Gesetz abgestützt ist. Der Artikel 2, den Ständerat Jagmetti vorgetragen hat (Leistungsauftrag 82), ist natürlich auch in einem solchen Fall zu gewährleisten. Ständerat Letsch vor allem hat damals noch in den Artikel 9, beim Leistungsauftrag 82, eingebracht, dass der Bundesrat alle Massnahmen zur Gewährleistung grösstmöglicher unternehmerischer Freiheit und zur Ausschöpfung aller vorhandenen Produktivitäts- und Ertragsreserven mit dem Ziel, die SBB-Rechnung auszugleichen, zu ergreifen habe. Es widerspricht natürlich auch weitgehend dem Auftrag im damaligen Bundesbeschluss, wenn man dann einzelsprungweise gegenläufige Weisungen durch das Parlament erlassen würde.

Etwas neckisch, Ständerat Piller, war auch Ihr Vergleich mit dem Kaugummi. Sie sagen, die Anregung der Kommissionsmehrheit, es sei auf eine überdurchschnittliche Erhöhung zu verzichten, mache nur etwa 1 Franken pro Monat aus, das

wären nur einige Kaugummis. Nun frage ich mich: Was dann unten dran bleibt, etwa 3 Franken, wäre das dann mehr als einige Kaugummis? Diese Erhöhung um knapp 5 Prozent im Durchschnitt ist, wie das von verschiedenen Votanten dargelegt wurde, wahrhaftig nicht dramatisch, wenn man sie auch in keiner Art und Weise vernachlässigen möchte.

Die Briefe, von denen Ständerat Weber gesprochen hat, habe ich natürlich auch erhalten. Immerhin äusserte man sich mir gegenüber etwas liebenswürdiger. Es hat kein Briefschreiber meine Demission gewünscht. Allerdings muss man sagen, dass Tarifierhöhungen beim davon Betroffenen in der Regel nicht gut ankommen, was verständlich ist.

Frau Ständerat Bauer, die Erhöhungen seit 1980, die Sie erwähnt haben, um etwa 25 Prozent, sind für diese Periode der Teuerungsausgleich. Wenn Sie aber eine Zehnjahresperiode, beginnend etwa bei 1975, beachten, dann sehen Sie, dass wir mit dem Ausgleich, der jetzt vorgesehen ist, immer noch weit von einem Teuerungsausgleich über die ganzen zehn Jahre entfernt sind, weil man in den siebziger Jahren aus verschiedenen Gründen eben während einiger Zeit nicht ausgeglichen hat. Später ist es dann kaum mehr möglich, diesen Ausgleich nachzuholen.

Ständerat Cavelti hat auch dargelegt, dass nach den Erfahrungen – ich erinnere an das Beispiel Schweden – selbst massive Tarifierduktionen nicht zu einer kompensierenden Mehrfrequenz führten. Wenn wir in bezug auf die Frequenz spürbare preispolitische Massnahmen ergreifen wollen, dann müssten diese weit über die 5 Prozent hinausgehen. Nach den Erfahrungen Schwedens wäre der ertragsmässige Nutzen mehr als fragwürdig.

Ständerat Binder, bei Ihrer vierfachen Argumentation für den Verzicht auf Tarifierhöhung habe ich die betriebswirtschaftliche Argumentation nicht verstanden. Ich erinnere mich nur an meine seinerzeitigen betriebswirtschaftlichen Lektionen an der Universität Zürich. Hier hat man gesagt, dass ein wichtiges Element der Betriebswirtschaft die Kostendeckung sei. Und in bezug auf die Kostendeckung ist die Preisbildung etwas Zentrales. Das Herzstück der unternehmerischen Freiheit ist deshalb gerade die Preispolitik. Man kann also nicht sagen, eine Tarifierhöhung sei betriebswirtschaftlich falsch, insbesondere dann nicht, wenn es um einen Teuerungsausgleich geht; auf diese Problematik haben verschiedene Votanten hingewiesen.

Zu Ihren Überlegungen zur Verkehrspolitik. Es wäre verkehrspolitisch völlig falsch – Herr Knüsel hat das insbesondere gesagt –, wenn man die SBB weiterhin aushungern würde. Dann wird es ihnen nie möglich sein, ihren Rückstand, insbesondere im Ausstattungsbereich und dort im Infrastrukturbereich, einmal wieder aufzuholen. Eine wenigstens einigermaßen Kostendeckung erreichende Rechnung ist Voraussetzung dafür, dass die SBB und auch die anderen Bahnen in die Lage versetzt werden, diesen gewaltigen Infrastrukturbedarf einmal – und zwar möglichst in einer absehbaren Zukunft – zu decken. Das streben wir an, insbesondere mit der koordinierten Verkehrspolitik, und dort mit der langfristigen Finanzierung. Diese bereitzustellenden ominösen 5 Prozent der Bundeseinnahmen sind finanzpolitisch gesehen keine Prachtsidee, das wissen wir schon, wir haben aber nichts Besseres gefunden. Der Sinn dieses Vorschlages ist, eine langfristige Finanzierung für den grosszügigen Ausbau der Bahn 2000 (nicht NHT allein) möglich zu machen. Umwelt- und Energiepolitik sind sehr wichtige Anliegen. Wir können diese aber nicht einzelsprungweise bei einem Budget verfolgen, sondern sie müssen in eine Gesamtstrategie eingeordnet werden. Diese kommt unmittelbar auf uns zu. Der neue Leistungsauftrag nämlich, der ab 1987 gelten muss (der jetzige läuft Ende 1986 aus), wird Modifikationen bringen. Das hat man mir angekündigt. Damit kein Missverständnis im Raume bleibt: Es werden im Grundkonzept keine Modifikationen gemacht. Am Grundkonzept – einerseits gemeinwirtschaftliche Leistungen/Abgeltung, andererseits unternehmerischer Bereich mit entsprechender unternehmerischer Freiheit –

wird der Bundesrat nichts ändern, sonst würde er ja in einem wesentlichen Punkt die GVK im Stiche lassen. Hingegen hat sich seit 1982 gezeigt, dass verschiedene, vor allem bewertungsmässige Annahmen nicht richtig waren. Zum Teil waren sie zu optimistisch, zum Teil haben sich auch neue Begebenheiten gezeigt. Da wird man Anpassungen vornehmen. Hier steht es dem Parlament frei, auch die Umweltrelevanz des Schienenverkehrs entsprechend zu würdigen und unter dem Titel «Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen» Beträge einzusetzen.

Ich bin mit Ihnen der Meinung, Ständerat Binder, dass man die Prioritäten in den Staatszielen immer wieder neu überdenken muss. Diese sind heute, im Hinblick auf die drängende Problematik im Umweltbereich, im Energiebereich, sicher andere als noch vor 10 oder 20 Jahren. Aber wir dürfen das nicht einzelsprungweise machen. Ich appelliere an Sie, helfen Sie dann bei der Behandlung dieser Vorlagen mit, eine gerade Linie einzuhalten.

Ständerat Schönenberger, der Leistungsauftrag 1982/1986 war kein Fehlschlag. Einzelne Annahmen haben sich nicht als realistisch erwiesen; diese müssen korrigiert werden. Das Grundkonzept bleibt.

Ständerat Hefti, der Bundesrat hat eine Linie in seiner Gesamtpolitik und in seiner Verkehrspolitik. Wir müssen es immer wieder in Erinnerung rufen: Wir befürworten die Arbeitszeitverkürzung bei den Unternehmungen, bei den Bundesbetrieben und bei der Zentralverwaltung aus den Gründen, die Ihnen bekannt sind; wir beantragen ferner die Tarifierhöhung. Über diese zu entscheiden, liegt im Bereich der Unternehmensorgane (mit Genehmigung des BAV). Die Erhöhung der Personalbestände aber liegt in der Kompetenz des Parlamentes, dabei bleiben wir. Was der Bundesrat zu entscheiden hatte – Arbeitszeitverkürzung, Budget SBB, Budget Eidgenossenschaft –, hat er entschieden. Von diesen Entscheidungen kann er nicht abweichen, so dass also eine Rückweisung nichts bringen würde.

Ständerat Muheim, zur Frage des kombinierten Verkehrs: Die Steigerungsraten sind markant. Schwierigkeiten haben wir mit der rollenden Strasse. Das Verhältnis von Ladegut zum Gesamtgewicht ist ungünstig, wenn man den ganzen Wagen mitverpackt. Aber im übrigen sind erfreulicherweise markante Steigerungsraten, etwa 10 Prozent, zu verzeichnen. Die Marktbearbeitung durch die SBB und insbesondere durch eine spezielle Organisation Hupac – Ihre Verkehrskommissionen haben sie besichtigt – ist beachtlich. Wir versuchen auch, beim Ausbau der Infrastruktur grosszügig mitzuwirken; ich erinnere an den Ausbau des Monte-Olimpino-Tunnels. Wir beteiligen uns da mit 60 Millionen Franken.

Alte Waggons, gleiche Preise: das ist auch ein unternehmerischer Entscheid. Ich habe den Eindruck, dass das auf der Strasse auch gilt. Ich weiss jedenfalls nicht, dass ein Kies-transport mit einem Saurer 1960 billiger wäre als mit einem Saurer 1980. Es geht um die Kubikmeter und das Ladegewicht, das transportiert wird. Aber wie gesagt, das sind Entscheide, die unternehmerisch zu treffen sind.

Zu Ständerat Weber und dem Stichwort Reizschwelle: Wer kann beurteilen, ob sie in bezug auf Tarifierhöhungen erreicht ist? Ich glaube, niemand besser als die verantwortliche Unternehmung, die auch Marktbeobachtungen betreibt. Diese Fragen können unternehmerisch besser beurteilt werden als durch unsere Politiker, weil wir nicht am Markt tätig sind und dazu zuwenig Zugang haben.

Das Ganze ist in einem gewissen Sinn ein *circulus vitiosus*, in dem wir momentan und noch für einige Zeit drin stecken. Wir verlangen ein volles Leistungsangebot. Wir haben gar Vorstösse im Parlament, die SBB müssten vom Stunden- auf den Halbstundentakt übergehen. Ein Teuerungsausgleich führt zu politischer Problematik. Wir haben sie jetzt erlebt. Wir hören das begreiflicherweise in der Öffentlichkeit. Man will längerfristig das Defizit der SBB eliminieren. Man will den Bundeshaushalt entlasten. Ich muss sagen: *Ultra posse nemo tenetur*. Aber ich will gerne Bundesrat Stich fragen, ob ihm vielleicht dieses «*ultra posse*» eher gegeben sei, ob er aus diesem *circulus vitiosus* einen Ausweg findet.

Ein Problem dürfen wir nicht übersehen: Wenn wir durch irgendwelche Operationen das Defizit der SBB und auch die Abgeltungsleistungen zu Lasten des Bundes immer weiter ansteigen lassen, dann kommt mit aller Schärfe ein anderes Problem auf uns zu, nämlich die Stellung der übrigen Versorger im öffentlichen Netz. Da hört dann schon einmal die Bereitschaft in den nicht SBB-versorgten Regionen auf, die dortigen Lasten mit einer Bundeshilfe von etwa 300 Millionen Franken selbst zu tragen, wenn die Kosten der SBB-versorgten Regionen zu einem guten Teil von der allgemeinen Bundeskasse getragen werden. Das ist das Problem zwischen den Kantonen mit konzessionierten Transportunternehmungen, den sogenannten Privatbahnkantonen einerseits und den Bundesbahn-versorgten Regionen andererseits. Wenn die Aufwendungen des Bundes um Hunderte von Millionen Franken weiter steigen sollten – was wir verhindern wollen –, werden wir mit dem Begehren konfrontiert sein, auch in grossem Masse mehr zu tun für die Versorgung der übrigen Regionen, für ihre Bahnen, für ihre konzessionierten Transportunternehmungen. Noch eine letzte Bemerkung, Ständerat Weber. Sie haben gefragt, wer den SBB diesen Floh ins Ohr gesetzt habe. Nicht Herr Hayek. Seine Arbeit wurde etwa vor eineinhalb Jahren abgeschlossen. Die Bearbeitung dieses 16-Punkte-Programms geht durch die SBB selbst vor sich, intern. Aber es ist jemand anders. Wir wissen schon, wer! Es ist «Frau Teuerung»! Dem sollten wir Rechnung tragen. Ich bitte Sie deshalb, dem SBB-Budget zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit (Rückweisung)	11 Stimmen
Dagegen	27 Stimmen

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–3

Titre et préambule, art. 1–3

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für die Annahme des Beschlussentwurfes	28 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 12.20 Uhr

La séance est levée à 12 h 20

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 28. November 1984, Vormittag

Mercredi 28 novembre 1984, matin

9.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Kündig

Präsident: Wenn ich mir einige Worte erlaube, so, weil wir heute einen ganz besonderen Anlass haben. Wir dürfen heute Frau Bundesrätin Kopp als erste Bundesrätin in diesem Saal und bei ihrem ersten parlamentarischen Auftritt recht herzlich willkommen heissen. Wir haben uns erlaubt, Ihnen ein paar Blumen hinzustellen, um den Einstieg in Ihre Tätigkeit als Bundesrätin im Parlament und insbesondere hier in diesem Saal etwas zu erleichtern. Wir wünschen Ihnen in Ihrem Amt viel Erfolg. *(Beifall)*

84.037

Bürgerrecht. Änderung des Bundesgesetzes Nationalité suisse. Modification de la loi

Botschaft und Gesetzentwurf vom 18. April 1984 (BBl II, 211)

Message et projet de loi du 18 avril 1984 (FF II, 214)

Beschluss des Nationalrates vom 17. September 1984

Décision du Conseil national du 17 septembre 1984

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Frau **Meier** Josi, Berichterstatterin: In der Herbstsession habe ich es noch bedauert, dass wir das heutige Geschäft verschieben mussten. Heute aber freue ich mich über eine angenehme Folge dieser Verschiebung. Ihr verdanken wir, dass der erste Auftritt von Frau Bundesrätin Kopp auf der Regierungsbank im Parlament ausgerechnet einer Vorlage gilt, welche die Gleichberechtigung von Frau und Mann zum Ziele hat. Seien Sie uns, Frau Bundesrätin, deshalb doppelt willkommen!

Wir behandeln heute als Zweitrat eine erste Tranche der Ausführungsgesetzgebung zum neuen Verfassungsartikel 44, den Volk und Stände am 4. Dezember 1983 angenommen haben. Er ermöglicht eine umfassende Bürgerrechtsrevision. Eines der beiden Hauptthemata, die Gleichstellung von Mann und Frau beim Erwerb des Bürgerrechts durch Heirat, ist noch nicht behandlungsreif. Expertenberichte, Vernehmlassungen, Anpassungsarbeiten der Kantone stehen noch aus. Die betreffende Vorlage ist für 1986 geplant. Überreif ist hingegen das zweite Thema: die Regelung des Bürgerrechts der Kinder eines schweizerischen Elternteils. Diese Frage war 1976 schon als Teil des neuen Kindsrechts heftig in Diskussion, konnte aber damals wegen der umstrittenen Verfassungsgrundlage nur teilweise gelöst werden. Heute besteht diese verfassungsmässige Grundlage einwandfrei. Überdies kann diese Teilrevision ohne Schwierigkeiten sofort verwirklicht und in Kraft gesetzt werden. Im Bestreben, diese überfällige Teilrevision unverzüglich gemäss den abgegebenen Versprechen zu verwirklichen, wurde nur das wirklich Liquide, auch nur das Allernötigste in diese erste Revisionstranche aufgenommen. Ihre Kom-

SBB. Voranschlag 1985

CFF. Budget 1985

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1984 - 09:00
Date	
Data	
Seite	608-616
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 089

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.