

Le message précise également le champ d'application de l'arrêté fédéral sur les points suivants:

1. L'arrêté fédéral n'est applicable que dans le cadre de mesures internationales de soutien monétaire;
2. Les crédits accordés ou garantis par la Confédération ne doivent pas être liés à l'achat de biens ou de services fournis par la Suisse;
3. S'agissant des opérations en faveur du tiers monde, le cercle des bénéficiaires devra se limiter aux pays relativement avancés qui ne peuvent recevoir de la Suisse une aide de balance des paiements dans le cadre de la coopération au développement.

La commission présente également une proposition de nature purement formelle. Il s'agit de lever une contradiction provenant de la teneur de l'arrêté fédéral du 20 mars 1975, dans lequel il est encore question d'une durée de validité de cinq ans.

La commission propose à l'unanimité d'approuver l'arrêté fédéral sur la collaboration de la Suisse à des mesures monétaires internationales.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziffer I, II

Antrag der Kommission

Art. 5 Abs. 1

Aufgehoben

Für den Rest von Ziff. I, II:

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I, II

Proposition de la commission

Art. 5 al. 1

Abrogé

Pour le reste des ch. I, II:

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 102 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.057

SBB. Voranschlag 1985

CFF. Budget 1985

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Oktober 1984 (BBl 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

Beschluss des Ständerates vom 27. November 1984

Décision du Conseil des Etats du 27 novembre 1984

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher, Clivaz, Dünki, Egli-Winterthur, Fankhauser, Friedli, Ruch-Zuchwil)

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

Antrag Jaeger

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen neuen Voranschlag vorzulegen, welcher der Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit besonders folgenden Anliegen Rechnung trägt:

- Verzicht auf die beantragten Tarifierhöhungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt;
- Erhöhung der Abgeltungsbeiträge bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen;
- Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln, um weitere Anreize zu schaffen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, so unter anderem für
- Umweltabonnements,
- Tarifverbund in dafür geeigneten Regionen,
- Erschliessung von Berg- und Randgebieten und deren Anschlüsse,
- Bau von Anschlussgleisen für den Güterverkehr.

Antrag Herczog

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Budget ohne Tarifierhöhung vorzulegen.

Antrag Ruf-Bern

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen neuen Voranschlag zu unterbreiten, der auf Tarifierhöhungen verzichtet sowie zusätzliche Investitionen zur Attraktivierung und Förderung der Konkurrenzfähigkeit der SBB gegenüber dem Strassenverkehr vorsieht.

Eventualantrag Fankhauser

(falls Rückweisung abgelehnt wird)

Art. 1 Ziff. 2

... Ertrag von 3790,3 Millionen

... Fehlbetrag von 428,8 Millionen ...

(Verzicht auf Tarifierhöhung bei Streckenabonnements Serie 12, 20, 15, 16, 18, 26, 28)

Eventualantrag Seiler

(sofern Rückweisung abgelehnt wird)

Art. 2

Vom Kurzfristplan 1986/87 der Schweizerischen Bundesbahnen wird in ablehnendem Sinne Kenntnis genommen.

*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher, Clivaz, Dünki, Eggli-Winterthour, Fankhauser, Friedli, Ruch-Zuchwil)

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.

Proposition Jaeger

Renvoi au Conseil fédéral en le chargeant de présenter un nouveau budget qui permette de favoriser réellement les transports publics et, à cette fin, réponde, en particulier, aux impératifs suivants:

- Renoncer pour le moment aux augmentations tarifaires prévues;
- Augmenter les indemnités pour les prestations de service public non rentables;
- Débloquer des fonds supplémentaires, dans le but d'inciter davantage encore les voyageurs à recourir aux transports publics. Ces fonds devraient servir au financement de mesures telles que:
 - la création d'abonnements écologiques;
 - l'union tarifaire dans les régions qui s'y prêtent;
 - la desserte des régions de montagne et des régions à l'écart, ainsi que leur raccordement au réseau principal;
 - la construction de voies industrielles pour le transport des marchandises.

Proposition Herczog

Renvoi au Conseil fédéral en l'invitant à présenter un budget ne prévoyant aucune hausse des tarifs.

Proposition Ruf-Berne

Renvoi au Conseil fédéral en l'invitant à soumettre un nouveau budget sans hausses de tarifs et qui prévoie des investissements supplémentaires destinés à renforcer les atouts des CFF et à améliorer leur compétitivité face au trafic routier.

Proposition subsidiaire Fankhauser

(si la proposition de renvoi est rejetée)

Art. 1 ch. 2

... 3790,3 millions de francs aux produits ...
déficit présumé de 428,8 millions.

(Renoncer à l'augmentation des tarifs des abonnements séries 12, 20, 15, 16, 18, 26, 28)

Proposition subsidiaire Seiler

(au cas où le renvoi est rejeté)

Art. 2

Il est pris acte du plan à court terme des Chemins de fer fédéraux pour 1986 et 1987 en le désapprouvant.

Aregger, Berichterstatter: Das Budget der SBB für das Jahr 1985 bewegt sich im Rahmen derjenigen von 1983 und 1984. Bei einem Gesamtaufwand von 4,219 Milliarden Franken ist das Defizit mit 420 Millionen Franken veranschlagt. Defizite in der gleichen Grössenordnung werden im Kurzfristplan übrigens auch für die Jahre 1986 und 1987 erwartet.

Der Aufwand verteilt sich zu 59 Prozent auf das Personal, zu 21 Prozent auf den Sachaufwand, zu 18 Prozent auf Zinsen und Abschreibungen und zu 2 Prozent auf übrige Positionen. Die Erträge stammen zu 30 Prozent aus dem Personen- und zu 31 Prozent aus Güterverkehr. 18 Prozent oder 679 Millionen Franken kommen als Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen, und 0,5 Prozent oder 20 Millionen beträgt die Starthilfe für den Huckepackverkehr. Die restlichen 20,5 Prozent stammen aus übrigen Erträgen. Das sind die wichtigsten Zahlen.

Die gleiche Tendenz mit ganz ähnlichen Zahlen zeigt auch der Kurzfristplan 1986/87. Auf den ersten Blick könnten wir also sagen, dass sich Bundesrat und SBB-Führung die Aufgabe leicht machten und uns ein Budget vorlegen, das sich in ruhiger Fahrt gleichförmig von 1983 bis 1987 fortbewegt. Wir könnten deshalb auch annehmen, dass die nächsten Budgetdebatten gleich verlaufen werden, wie das früher ja während vielen Jahren der Fall war.

Dem ist aber nicht so. Die Beratungen der Verkehrskommission, die Anträge, die heute vorliegen, vor allem aber eine Analyse der Zahlen und die Erläuterungen in der Botschaft zeigen uns, dass die Materie einigen Zündstoff enthält. Nach meiner Auffassung besteht die Problematik darin, dass trotz grossen Anstrengungen und rigorosen Sparmassnahmen der SBB keine bessere Prognose möglich ist. Trotz relativ günstigem Teuerungsverlauf im Zeitraum von 1983 bis 1987 werden nämlich die technischen und organisatorischen Rationalisierungsgewinne dauernd durch andere Einflüsse kompensiert. Ich denke dabei in erster Linie an die Personalkosten, an die Einführung der 42-Stunden-Woche und an die Neuordnung der Pensions- und Hilfskasse, die erhebliche zusätzliche Ausgaben verursachen. Dazu kommt, dass schon die Rationalisierung an sich von verschiedenen Seiten bekämpft wird. Wir werden heute davon noch einiges hören. Wenn manchmal vom «Patienten» SBB gesprochen wird – ein Ausdruck, den ich zwar ablehne –, stelle ich fest, dass sich zu viele Ärzte und auch Wunderheiler um diesen Patienten kümmern. Oft entsteht sogar der Eindruck, jeder Schweizer, der als Kind mit einer Modelleisenbahn spielte, werde als Erwachsener zum Eisenbahnfachmann.

Im Zusammenhang mit dem SBB-Budget will ich auf die Stichworte «Passagierzahlen», «Investitionen», «Tariferhöhung», «Fahrplan» und «Leistungsauftrag» eingehen.

Zu den Passagierzahlen: Budget und Kurzfristplan basieren auf einer Zahl, die sich über Jahre hinweg zwischen 210 und 220 Millionen Passagieren eingependelt hat. Diese Zahl entspricht ungefähr 34mal der gesamten Wohnbevölkerung unseres Landes, oder anders gerechnet: jeder Schweizer unternimmt pro Monat drei Eisenbahnfahrten. Wir fragen uns, warum es nicht mehr sind. Was können wir tun, damit es mehr werden? Mit diesen Fragen beschäftigen sich sehr viele Leute, aber wir sollten uns eher darüber wundern, dass es nicht weniger geworden sind. Jahr für Jahr wächst nämlich der private Motorfahrzeugbestand in unserem Land um über 100 000 Einheiten. In dieser scharfen Konkurrenzsituation haben es die SBB verstanden, mit laufenden Angebotsverbesserungen ihre Kundschaft zu behalten. Angebotsverbesserungen können mit modernem Rollmaterial, schnelleren Reisezeiten und deutlich höherer Fahrplandichte erzielt werden. Ich erinnere an die Einführung des Taktfahrplans mit um 21 Prozent gesteigerter Zugleistung. Aber alle diese Angebotsverbesserungen kosten sehr viel Geld. Damit komme ich zu den Investitionen:

Budget und Kurzfristplan schlagen Investitionen von jährlich rund 900 Millionen Franken vor. Gleichviel war schon in den letzten Jahren üblich. Diese Verstetigung über mehrere Jahre bedeutet aber inflationsbedingt eine reale Abnahme. Ich weise ausdrücklich auf die Gefahr hin, dass unsere SBB ohne ausreichende Investitionsmittel langsam, aber sicher veralten und an Attraktivität verlieren. Es ist sehr bemerkenswert, dass im Verzeichnis der Investitionen kein einziges neues grösseres Vorhaben enthalten ist. Sowohl bei den Bauten als auch beim Rollmaterial werden Arbeiten und Bestellungen weiterfinanziert, die alle in früheren Jahren beschlossen wurden. Ich erwähne die Genfer Flughafenlinie, die Zürcher S-Bahn und die Beschaffung der Einheitswagen IV, die leider nur wenigen Intercity-Verbindungen vorbehalten sind. Es gibt allerdings einen plausiblen Grund für das Einfrieren der Investitionen: Anfang 1985 wird uns das Konzept Bahn 2000 vorgestellt werden. Es ist sinnvoll, Grossinvestitionen solange zurückzustellen, bis dieses Konzept genehmigt sein wird. Der Finanzbedarf wird aber nachher um so grösser sein.

Nun komme ich zur Tariferhöhung: Für Investitionen und für das Personal brauchen die SBB neue Mittel. Die Personal-

aufwendungen steigen 1985 netto um 120 Millionen Franken. Davon wird der Bund unter dem Titel «Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen», oder man könnte auch sagen «Förderung des öffentlichen Verkehrs», 70 Millionen Franken übernehmen. Mit einer Tarifierhöhung auf den 1. Mai 1985 sollen die übrigen 50 Millionen auf den Bahnbenützer abgewälzt werden.

Kennen Sie einen Betrieb, der nur 40 Prozent der zusätzlichen Personalkosten an den Kunden weiterverrechnen muss? Trotzdem ist gerade diese Tarifierhöhung der Grund für die verschiedenen Rückweisungsanträge, die uns eingereicht wurden. In der Kommission hat Herr Bircher einen Rückweisungsantrag begründet. Er wurde nach eingehender Diskussion mit 11 zu 7 Stimmen abgelehnt. Die Kommissionmehrheit ist aber der Meinung, dass eine teuerungsbedingte Tarifierhöhung verantwortbar ist. Sie ist vor allem dann verantwortbar, wenn sie so massvoll ist, dass sie nicht einmal die Personalmehrkosten zur Hälfte deckt. Um so erstaunlicher ist die heftige Opposition aus Eisenbahnerkreisen gegen diese notwendige Massnahme.

Die Kommission darf für sich das Verdienst beanspruchen, dass die Tarifierhöhung für alle Kategorien zum gleichen Ansatz vorgenommen wird. Sie hat nämlich ausdrücklich gewünscht, dass die Abonnementspreise für Pendler, Lehrlinge und Schüler nicht übermässig angehoben werden, wie das im Vorschlag der SBB ursprünglich beabsichtigt war. Bei diesen Kategorien handelt es sich nämlich ausgerechnet um die treuesten Bahnkunden und um junge Leute, die auf die Bahn angewiesen sind.

Wenn Sie die teuerungsbedingte Erhöhung der Bahntarife um ungefähr 5 Prozent beurteilen wollen, empfehle ich Ihnen einen Seitenblick auf das Konkurrenzverkehrsmittel Automobil. In einem Jahrzehnt ist das Benzin um 70 Prozent teurer geworden. Innerhalb dreier Jahre erhöhte sich der Neupreis für die gängigsten Automodelle um etwa 20 Prozent. Soeben haben wir die Rechnung für die neuen Haftpflichtprämien erhalten, die um 12,5 Prozent angehoben wurden. Eine Mehrheit der Stimmbürger hat neuen Verkehrsabgaben zugestimmt und zahlreiche Autofahrer warten darauf, ihren Wagen mit einem Katalysator ausrüsten zu können. Allein diese Umweltschutzmassnahme wird jeden Autofahrer mindestens 1500 Franken kosten.

Alle diese Mehrbelastungen werden dem Auto zuliebe ohne weiteres verkraftet. Wenn aber ein Bahnbillet von 20 Franken ab 1. Mai 1985 21 Franken kosten soll, dann werden die ganze Sozialpolitik, die Umweltpolitik und die Energiepolitik mobilisiert, um dagegen anzurennen. Wir müssen doch den SBB die budgetierte teilweise Steuerungsanpassung zugestehen, denn wenn wir es heute nicht tun, geraten sie mit ihrem Haushalt noch mehr in einen Rückstand, den sie nie mehr aufholen können.

Ein weiterer Punkt ist der Fahrplan. Mit dem Taktfahrplan wurden im Regionalverkehr ungefähr 15 Prozent mehr Zugskilometer angeboten. Heute liegt ein Fahrplanentwurf vor, der 1,7 Prozent solcher Regionalzüge wieder aufheben will. Dafür will er dort 0,7 Prozent neue Züge anbieten, wo sich ein ausgewiesenes Bedürfnis entwickelt hat. Dieser Fahrplanentwurf hat allerdings nichts mit dem SBB-Budget, das wir heute behandeln, zu tun. Das Fahrplanverfahren ist gesetzlich geregelt. Die SBB unterbreiten ihren Entwurf den Kantonen. Innerhalb der Kantone wird ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Wenn Sie Fahrplanbegehren haben, empfehle ich Ihnen, in Ihren Kantonen aktiv zu werden.

Schliesslich noch ein Wort zum Leistungsauftrag. Unser Parlament hat ihn am 19. März 1982 beschlossen. Er gilt bis Ende 1986. Ich bin davon überzeugt, dass dieser Leistungsauftrag ein äusserst wichtiges Führungsinstrument darstellt. Heute gilt er zu Unrecht als Prügelnabe. Dabei ist es doch gerade der Leistungsauftrag, dem wir die Aufteilung des Milliardendefizits der SBB in eine Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen und in ein restliches Unternehmensdefizit verdanken. Diese Aufteilung wird mit Sicherheit auch im nächsten Leistungsauftrag weiterbestehen. Am ehesten werden vielleicht zu hohe Zielsetzungen im Wagenladungs-

verkehr aus ökologischen Gründen revidiert werden müssen.

Zum Schluss meiner Ausführungen betone ich noch einmal, dass das SBB-Budget realistisch ist. Es zeigt uns ganz klar, was den Bundesbahnen praktisch überhaupt möglich und was unmöglich ist. Ich appelliere an Sie, diesem Budget zuzustimmen und die fast gleichlautenden Rückweisungsanträge der Herren Bircher, Jaeger, Herczog und Ruf abzulehnen.

M. Massy, rapporteur: En tant que rapporteur de langue française, j'ai voulu faire un effort de simplification dans mon exposé. Je suis arrivé à le réduire sensiblement, j'espère contribuer ainsi à gagner quelques précieuses minutes. Vous ne m'en voudrez donc pas de passer sur les détails, car rarement un budget aura fait couler autant d'encre et de paroles que celui de 1985 dont j'exposerai les points les plus importants.

Il faut préciser d'emblée que la commission réunie au centre des CFF de Löwenberg, près de Morat, a eu de la peine à trouver une majorité en faveur du projet de budget, tant la hausse des tarifs prévue pour l'an prochain a accaparé la discussion, reléguant à l'arrière-plan les chiffres présentés. Les comptes CFF de 1983 sont encore présents à tous les esprits, comptes qui marquent cependant des progrès par rapport aux années précédentes, ce qui pourrait être interprété comme une lente amélioration de la santé de notre grande entreprise nationale de transports publics. Les CFF ont fait et font encore beaucoup d'efforts pour rationaliser leur exploitation. L'introduction de l'horaire cadencé, les actions à prix réduits sur le réseau national, l'originalité de l'offre au public dans le cadre du tourisme et des sports, le succès certain du ferroutage ont conduit le Conseil d'administration à prendre ses responsabilités. C'est lui qui sait quel remède administrer au patient et les discussions des habitués du Café du Commerce du coin qui croient tout savoir ne l'aident en rien lorsqu'il faut prendre une décision. Il faut avoir confiance dans l'équipe nouvelle du Conseil d'administration, surtout que l'apport de sang nouveau, prélevé sur des entreprises privées, saines, devrait donner une nouvelle impulsion, en bref remettre les CFF sur les rails de la prospérité, de l'efficacité et du modernisme. Il est vrai que les Chemins de fer fédéraux ont une certaine cote et que les citoyens se réconcilient de plus en plus avec eux. Il y a tout un avenir dans ce moyen de transport non polluant et le train sera peut-être un jour, par obligation, la seule solution à tous nos maux – mais sans doute vais-je un peu trop vite.

Dès lors, pourquoi cette décision inopportune de renchérir le prix du billet du simple citoyen? On peut dire que cette décision tombe au plus mauvais moment, exactement lorsque le peuple renouvelle sa confiance dans ce moyen de transport, juste avant les fêtes de fin d'année, au moment où les écologistes de tous crins prônent le rail partout, mais presque gratuitement. Nous trouvons tous que le train c'est bien, mais que s'il coûte trop cher, la voiture le remplacera encore. Il y a des frontières financières qu'on ne dépasse pas.

Passons au budget. Celui de 1985 prévoit des dépenses de 4919 millions dont 2482, soit 58,8 pour cent du total, représentent les charges du personnel. A titre de comparaison, les recettes budgétées provenant du trafic voyageurs, soit 1154 millions, et du transport de marchandises, 1180 millions, n'atteindront donc que 2334 millions. L'un des motifs de la hausse des tarifs tient à l'augmentation constante des salaires qui coûteront 121 millions de plus. L'accroissement de la hausse des tarifs ne sera que de 65 millions au maximum, le déficit prévu est d'environ 420 millions et la Confédération verse, rappelons-le, 679 millions à titre d'indemnité pour les prestations en faveur de l'économie générale.

M. Michel Crippa, directeur général, l'a dit dans sa conférence de presse, l'analyse du budget 1985 comparée avec les résultats financiers de 1983 démontre que, pour l'an prochain, il faudra compter avec une augmentation des

coûts de 121 millions pour le personnel et de 70 millions pour les amortissements et les frais d'intérêts. Là, j'ouvre une parenthèse: il est paradoxal que le Syndicat des cheminots s'oppose à l'adaptation des prix mais pas à celle des salaires. Pour «tourner comme avant», comme on dit dans notre pays, sans supplément de prix, il faudrait réduire le personnel de 3000 unités, ce qui est impensable.

On reproche aux CFF leur manque d'imagination. C'est absolument injuste. Les expériences sur le plan national sont suffisantes et concluantes. L'essai effectué avec les billets du soir a provoqué une augmentation de 40 pour cent du nombre des voyageurs. L'action du Jeune fédéral a été un succès incontesté sur le plan publicitaire mais elle ne peut pas servir de base à une politique tarifaire à long terme. Les CFF sont disposés à soutenir à l'avenir l'introduction d'abonnements écologiques pour autant que les pouvoirs publics soient disposés à couvrir la perte de recettes. Il y a déjà un certain nombre de communautés qui ont conclu des contrats permettant d'abaisser les tarifs des abonnements. C'est avec plaisir que les CFF y participent.

Il faut donc permettre à notre politique tarifaire actuelle de réaliser un maximum de recettes grâce à un tarif moyennement élevé et à un certain nombre de réductions. Lors de la dernière augmentation de tarif en 1983, 80 pour cent de la population considérait cette hausse comme justifiée. Ces dernières années, des modifications structurelles des tarifs ont été introduites afin que les CFF soient plus concurrentiels. Relevons l'amélioration des conditions de famille et la création d'autres titres de transport, tels l'abonnement général impersonnel et l'abonnement de parcours valable pour une année entière. Le relèvement tarifaire envisagé pour le 1^{er} mai 1985 prévoit une augmentation moyenne de 5,6 pour cent. Cela est valable pour le tarif de base. Les abonnements demi-prix ne seront pas augmentés, un nouvel abonnement général senior au prix probable de 1300 en 2^e classe et de 1950 en 1^{re} classe sera introduit à titre d'essai. Le débat est donc ouvert sur les finances des CFF et beaucoup de médecins veulent se pencher à tout prix sur sa santé. Ce budget découle d'un ensemble de préoccupations régionales, sociales, énergétiques et écologiques et certains, comme l'Alliance des Indépendants, cherchent des solutions artificielles telles que celle qui est proposée dans leur initiative visant à affecter au rail des revenus du trafic routier. Il faut admettre que certains trains roulent à vide et que certaines activités des CFF sont par trop déficitaires. Il est bien évident qu'en supprimant les lignes gourmandes du réseau, on se retrouverait à flot, mais on imposerait aux régions décentralisées des restrictions impensables sur le plan du trafic local. Voulons-nous inciter les citoyens à se regrouper dans les centres urbains? Qui paie le plein tarif dans les trains? Ce ne sont ni les jeunes, ni les retraités, ni les sociétés, ni les militaires, pas même nous les parlementaires – j'espère que les députés viennent à Berne dans les confortables voitures des CFF, qu'ils épargnent ainsi leur santé tout en contribuant à soutenir les finances fédérales et à faire des économies d'énergie.

Il y a deux manières de renflouer les finances des CFF, si l'on fait abstraction d'une contribution des recettes routières, soit: augmenter le subventionnement de l'Etat, donc l'argent des contribuables, ou permettre une gestion plus souple, plus économique, y compris l'adaptation des tarifs. Plusieurs propositions de renvoi du budget, invitant le Conseil fédéral à en présenter un autre sans augmentation des tarifs, vous seront exposées tout à l'heure. La majorité de la commission s'y oppose.

En conclusion, l'augmentation des tarifs est souple et raisonnable et correspond plus ou moins au renchérissement. La révision tarifaire du 1^{er} mai ne comporte pas que des désavantages pour les clients des CFF, elle apporte aussi des modifications structurelles intéressantes avec des actions promotionnelles. Il est faux d'affirmer que les augmentations tarifaires précédentes ont été la cause d'une certaine baisse de trafic. Les diminutions tarifaires ont déçu sur le plan financier et chaque relèvement tarifaire a provoqué en revanche une augmentation substantielle. Nous ne

disposerons pas ces prochaines années de moyens supplémentaires par rapport à aujourd'hui et les transports publics doivent s'efforcer de maintenir la part qui leur revient. Si les fonds disponibles sont de plus en plus utilisés à couvrir les déficits, les transports publics ne disposeront pas des moyens nécessaires à l'amélioration de l'attractivité des CFF, attractivité qui est conditionnée par un renouvellement rapide et décisif de l'infrastructure et du matériel roulant. Chacun veut voyager en train mais personne ne veut en payer le prix. Un quart des dépenses des CFF est supporté par les contribuables, il faut éviter que cette part ne s'accroisse encore. Il faut donc intensifier l'effort de gestion. Nos CFF l'ont compris et nous leur faisons confiance. C'est pourquoi la majorité de la commission vous recommande instamment d'accepter le budget de la grande régie fédérale pour 1985.

Präsident: Wir kommen nun zu den Rückweisungsanträgen. Zunächst hat im Namen der Minderheit der Kommission Herr Bircher das Wort. Er begründet zugleich den Standpunkt der sozialdemokratischen Fraktion.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Namens der sozialdemokratischen Fraktion und der Kommissionsminderheit beantrage ich Ihnen Rückweisung des SBB-Budgets 1985. Unseren Hauptgrund dafür kennen Sie: Es ist die im Budget eingebaute und vom Budget nicht zu trennende Tarifierhöhung für das kommende Jahr. Aber wir sind auch dagegen, dass im Zusammenhang mit dieser Tarifierhöhung und praktisch gleichzeitig auf den Fahrplanwechsel 1985/1987 ein guter Teil des Regionalzugsangebotes der SBB abgebaut wird: auf 215 oder 250, je nachdem, wie gezählt wird. Auch dieser betriebliche Nachteil, dieses betriebliche Zurückbuchstabieren ist in unserem Rückweisungsantrag mitgehalten.

Sicher ist die Rückweisung eines Budgets des praktisch grössten Staatsbetriebes unseres Landes nicht ein gewöhnlicher Akt. Wir haben es uns deshalb sehr ernsthaft überlegt, bevor wir uns zu dieser Rückweisung entschlossen haben. Es ist aber rechtlich die einzig seriöse Art, wenn man eine finanziell nicht genau fixierte Budgetposition, wie es die Tarifierhöhungen sind, ändern und streichen will. Zudem geht es uns auch um die gesamtpolitische Aussage. Wir wollen mit diesem politischen Kraftakt eine Willenskundgebung des Parlamentes gegenüber der SBB-Führung und den zuständigen Ämtern des Bundes erreichen. Die SBB sollen für die Zukunft in eine Verkehrspolitik eingebunden werden, die nach gesamtpolitischen Überlegungen ausgerichtet ist. Die SBB dürfen nicht unabhängig von den Zielen der gesamten Verkehrspolitik fahren; die Verkehrspolitik, das haben wir auch hier schon mehrmals diskutiert und erhärtet, darf nicht losgelöst von der übrigen Politik – beispielsweise vom Kampf gegen die Luftverschmutzung und vom Kampf gegen die Waldschäden – betrieben werden. Dieser Zusammenhang ist eindeutig heute sowohl mit der Verkehrspolitik wie auch mit der SBB-Politik nicht gegeben.

Wir sind nun bei der Beratung dieses SBB-Budgets 1985 an einem psychologisch enorm wichtigen Punkt angelangt, wo unseres Erachtens das Parlament endlich einmal ein Zeichen setzen muss. Wir stecken in der grossen und seit Monaten anhaltenden Diskussion um diese für unser Land bedrohlichen Waldschäden. Der Bundesrat hat selbst verkündet, dass das Waldsterben heute eine existentielle Bedrohung für unser Land darstelle. Die neuesten Ergebnisse des Forstinventars lauten: vier von zehn Bäumen sind krank. Unserer Meinung nach ist der Moment gekommen, wo wir Gegenmassnahmen ergreifen müssen, auch in der aktuellen Politik.

Der Waldbericht, vom Departement des Innern verfasst, aber vom Gesamtbundesrat abgesegnet, hat eindeutig festgehalten, dass die mit Abstand am stärksten gestiegene Schadstoffquelle die giftigen Stickoxidemissionen seien. Diese Stickoxidemissionen, das wissen wir alle, stammen fast zu 100 Prozent aus dem Motorfahrzeugverkehr. Seit 1950

haben sich diese giftigen Stickoxidemissionen aus dem Motorfahrzeugverkehr praktisch verzehnfacht.

Als nächster Hauptverursacher der Luftverschmutzung folgen die Kohlenwasserstoff-Emissionen, und auch die stammen ungefähr zur Hälfte aus dem motorisierten Strassenverkehr. Demzufolge müssen die Gegenmassnahmen schwergewichtig im Bereich der Verkehrspolitik erfolgen. Das ist nicht nur unsere Philosophie, das ist nicht nur unsere Denkrichtung, sondern das sagen Ihnen alle Experten – eben auch jene des Departements des Innern –, die sich heute gesamtheitlich mit den Fragen der Luftverschmutzung und mit der Umweltpolitik befassen.

Leider aber waren unsere bisherigen Gegenmassnahmen fast rein defensiver Art. Ich erinnere Sie an die Tempolimiten und an die Autobahnvignette, an das bleifreie Benzin, an die Katalysatoren: Alle diese Massnahmen bringen ja keine Verminderung des motorisierten Strassenverkehrs. Sie bringen keine Trendwende, keine Umlenkung des privaten Strassenverkehrs auf die Schiene und auf den öffentlichen Verkehr. Es müssen also von uns aus aktive Vorwärtsstrategien entwickelt werden, welche diese Trendwende zugunsten des öffentlichen Verkehrs herbeiführen. Ich erinnere Sie jetzt auch an Aussagen von Bundespräsident Schlumpf, und wir gehen mit ihm einig: Eine solche Trendwende kann langfristig erreicht werden, wenn wir unsere Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr modernisieren, wenn wir die NHT verfolgen, wenn wir einen Gotthardbasistunnel langfristig ansteuern, wenn wir kürzere Fahrzeiten, bessere Verbindungen erreichen usw. Aber wir müssen auch kurz- und mittelfristig aktiv werden; das wird leider völlig vergessen, und doch steht es in engem Zusammenhang mit dieser Trendwende, damit wir dieses Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr herbeiführen können.

Da sind wir wieder bei der Tarifpolitik der SBB und der öffentlichen Verkehrsbetriebe angelangt. Wir hatten glücklicherweise dieses Jahr die ersten hoffnungsvollen Ansätze zu dieser Trendwende auch bei der Tarifpolitik. Es fanden Umweltabonnementseinführungen in grossen Städten statt; ich erinnere Sie an Bern, das kennen Sie von Ihrem Aufenthalt hier; ich erinnere Sie aber vor allem auch an Basel. Die Basler Verkehrsbetriebe haben erst kürzlich die ersten positiven Resultate vorgelegt, welche die vergünstigten Abonnemente, diese spezielle Art von Tarifiereduktion, hervorgebracht haben. Sie haben in drei Punkten festgestellt: dass sich die Schadstoffmenge in der Luft verringert habe; dass sich die Zahl der Motorfahrzeuge gegenüber den letzten Jahren nicht mehr vergrössert habe, sondern erstmals stagnierte, und sie haben schliesslich als Haupterfolg das feste Umsteigen von etwa 8500 Passagieren melden können, welche zugunsten der öffentlichen Verkehrsbetriebe ihr Motorfahrzeug verlassen haben. (Das waren nur Kurzfassungen der Schlussfolgerungen der Basler Verkehrsbetriebe.) Also eine dreifache positive Trendwende nur schon in einem Jahr, dank Basler Umweltabonnement.

In diesem psychologisch ungünstigsten Moment, wo in zahlreichen anderen Regionen solche Versuche laufen oder teilweise für 1985 angekündigt sind, kommen unsere Bundesbahnen, das Flaggschiff des öffentlichen Verkehrs, und kündigen eine neue Tarifierhöhung für Mai 1985 an.

Die Verärgerung ist nicht nur auf unserer Seite, bei jenen Leuten, die jetzt hier gegen dieses Budget und diese Tarifierhöhung Sturm laufen werden. Wenn Sie nur ein bisschen mit Bahnbenützern, auch mit dem Bahnpersonal gesprochen haben, welches mit den Bahngästen schliesslich den direktesten Kontakt hat, dann merken Sie, wie gross die Verärgerung heute geworden ist.

Ich möchte als kleines Stimmungsbild aus dem «Badener Tagblatt» kurz einen Leserbrief eines solcherart verärgerten Bahnbenützers zitieren, weil er ungefähr diese Stimmung wiedergibt: «Seit rund 20 Jahren benütze ich für meinen Arbeitsweg die SBB, die mich immer pünktlich und sicher an mein Ziel brachten. Viele Fahrpreiserhöhungen habe ich kommentarlos, die letzteren leise murrend, akzeptiert. Doch leider ist der Teuerung auf dem Buckel des Pendlers immer noch keine Grenze gesetzt. Die geplanten sogenannten

Tarifanpassungen für das Jahr 1985 entbehren jeder Vernunft. Man redet sich ausser Atem über Umweltschutz, Waldsterben und versucht den Leuten das Umsteigen in den öffentlichen Verkehr schmackhaft zu machen. Sehr geehrte Herren, ich werde ab 1985 ganz bestimmt umsteigen, denn diese Ihre Entscheidungen kann ich beim besten Willen nicht mehr verstehen. Ich bitte Sie, die geplanten Tarifierhöhungen im Interesse aller Vernünftigen nochmals zu überprüfen.»

Dieser Brief ist namentlich unterzeichnet mit Adressangabe. Solche Zeitungszuschriften könnten wir Ihnen viele zitieren. Es ist nicht nur diese Stimme aus dem Volk, sondern es sind unsere eigenen Überlegungen, welche unsere Fraktion und die Minderheit der Verkehrskommission dazu gebracht haben, dieses Budget zurückzuweisen: weil die Vorlage diese Tarifierhöhungen – ich wiederhole es – zum ungünstigsten Moment bringt, weil sie aber auch verkehrspolitisch nicht haltbar ist, und weil sie, um mit dem Waldbericht des Bundesrates zu sprechen, umwelt- und energiepolitisch ein Unsinn ist. Wir erhielten ja in diesem Waldbericht einerseits die konkreten Zahlen über Schadstoffmessungen, und wir werden in wenigen Tagen den Waldbericht II erhalten.

Bundesrat Egli hat an der Pressekonferenz vor zwei Wochen, als er den Waldbericht II kurz ankündigte, auf die Frage eines Pressevertreters wörtlich erklärt, dass nach seiner Meinung im Zusammenhang mit der Energie- und Umweltpolitik «auch die in Aussicht genommenen SBB-Tarifierhöhungen nochmals vom EVED abzuklären seien». Ich gratuliere ihm zu dieser mutigen Erklärung.

Ich frage Herrn Bundespräsident Schlumpf: Ist diese nochmalige Abklärung erfolgt, oder weiss da die rechte Hand nicht, was die linke tut? Verkündet das EDI, das die Umweltpolitik studiert und abgeklärt hat, diese These, und das andere Departement, das EVED, geht frisch-fröhlich mit seinem Tarifierhöhungsantrag an unser Parlament und ist noch verärgert, wenn man ihm seine Argumente nicht abnimmt?

Wir haben alle einen Brief von 15 Umwelt-, Naturschutz- und Konsumentenschutzorganisationen erhalten, in welchem wir eindeutig aufgefordert werden, das Budget mit dem Tarifaufschlag nicht zu akzeptieren.

Ich kann Ihnen noch knapp resümieren, weshalb wir auch von der gesamten verkehrspolitischen Entwicklung her diesen Tarifaufschlag nicht mehr verkraften können und dürfen. Es bestand ursprünglich im Jahr 1980 ein Anteil der Bahnen am Gesamtverkehr unseres Landes von ungefähr 10,2 Prozent (Gesamtverkehrsanteil an Reisenden dieses Landes). Es folgten dann ununterbrochen vier Tarifierhöhungen: 1980 6 Prozent, 1982 8,8 bis 9 Prozent, April 1983 10,1 Prozent, und jetzt für Mai 1985 5,56 Prozent im Durchschnitt. In der Zwischenzeit hat sich der Anteil der Bahnen am Gesamtverkehr um etwa 1 Prozent gesenkt. Er ist heute ungefähr bei 9,2 Prozent angelangt.

Einerseits, wird man jetzt wohl argumentieren, haben wir etwas mehr Erträge hereingefahren mit den laufenden Tarifierhöhungen, aber der Anteil an Reisenden, gemessen am Gesamtverkehr, ist zurückgegangen. Und wir fragen Sie: Wollen Sie für die Zukunft diese Politik weiterverfolgen? Wollen Sie weiterhin, dass wir nur auf das Ergebnis starren, dass wir fixiert sind auf die wenigen Millionen Mehrertrag, welche diese Tarifierhöhungen bringen, aber dafür zusehen müssen, wie bedeutende Mengen an Verkehr Jahr für Jahr auf die Strasse abwandern? Die SBB haben nicht nur einen Ergebnisauftrag – das ist unsere feste Überzeugung –, sondern sie haben gesamtwirtschaftlich gesehen auch den Auftrag, für eine grössere Menge Reisender und Güter auf der Schiene zu sorgen.

Wenn Sie den Leistungsauftrag so interpretieren, dass wir nur noch auf das rechnerische Ziel hinarbeiten müssen, dann ist er völlig falsch verstanden worden. Er ist auch von unserer Fraktion nie so mitunterstützt worden. Wir haben bei den Beratungen des Leistungsauftrags ausführlich und eindrücklich auf das Mengenziel hingewiesen. Für den gesamtwirtschaftlichen Auftrag, den unsere Bundesbahnen erfüllen müssen, wollen wir von der sozialdemokra-

tischen Fraktion aus auch öffentliche Mittel einsetzen. Schliesslich werden auch Jahr für Jahr öffentliche Mittel für die Landwirtschaft eingesetzt – ich möchte mich hier an die SVP-Fraktion wenden –, Jahr für Jahr wird Geld aufgewendet für die Armee, für Schulen und Spitäler. Uns ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs ebenso wichtig. Wir weisen das Budget zurück mit dem deutlichen Auftrag an den Bundesrat, dieses Budget gesamtpolitisch zu überprüfen, mit Herrn Bundesrat Egli zusammenzusitzen, seine Folgerungen des Waldberichtes zu diskutieren und dann in Kenntnis seiner Schlussfolgerungen ein neues Budget ohne Tarifierhöhungen, im Gegenteil mit tariflich attraktiveren Massnahmen, vorzulegen.

Ich bitte Sie, unserem Antrag zu folgen.

Jaeger: Namens der einstimmigen LdU/EVP-Fraktion beantragen auch wir Ihnen Rückweisung des SBB-Budgets und möchten das mit dem Auftrag verbinden, auf die Tarifierhöhungen zu verzichten und zusätzlich Mittel bereitzustellen und Investitionen vorzubereiten, um auf der Angebotsseite die SBB attraktiver zu gestalten.

Ich möchte Ihnen unseren Rückweisungsantrag wie folgt begründen: Herrn Kommissionspräsident Aregger möchte ich zustimmen, wenn er sagt, dass diese Tarifierhöhungen, wie sie im Rahmen des SBB-Budgets vorgeschlagen werden, betriebswirtschaftlich begründet werden können. Es ist auch richtig, dass mit diesen Tarifierhöhungen die Teuerung nur teilweise ausgeglichen wird und dass ein grosser Teil, nämlich rund die Hälfte der Personalkosten, gemeinwirtschaftlich abgegolten werden. Ich möchte immerhin darauf hinweisen, dass auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht die besondere Bestrafung von guten Kunden, von Vielfahrern wie GA-Besitzern, Pendlern und Lehrlingen, sehr problematisch ist. Die Frage stellt sich auch – und das jetzt umsatzpolitisch gesehen –, ob mit einer solchen Massnahme tatsächlich die budgetierten 60 Millionen hereingewirtschaftet werden können, weil doch mit Tarifierhöhungen immer auch eine gewisse Abwanderung induziert wird. Sie sehen also: Bereits aus betriebswirtschaftlicher Sicht muss an dieser Politik eine gewisse Kritik angebracht werden. Es stellen sich hier bereits einige Fragen.

Ich möchte es hier nicht bei dieser betriebswirtschaftlichen Analyse belassen, sondern wir müssen diese ganze Verkehrspolitik und die ganze Unternehmungspolitik im Bereich der öffentlichen Verkehrsbetriebe in einen ganz neuen Kontext stellen. Wir müssen uns bewusst sein, dass der Leistungsauftrag, den wir hier vor einigen Jahren beschlossen haben, ein Fehlentscheid war, ein völliger Fehlentscheid! Es kommt noch hinzu, dass wir diesen Leistungsauftrag falsch interpretiert haben.

Was ist nämlich aus diesem Leistungsauftrag geworden? Er wurde zum betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsauftrag, zu einer Philosophie, die der Verkehrspolitik nichts nützen kann. Wir müssen uns nämlich ganz im klaren sein, dass öffentlicher Verkehr heute zu einer ganz existentiellen öffentlichen Aufgabe geworden ist. Wir können diesen öffentlichen Verkehr nicht mehr nach rein betriebswirtschaftlichen Grundsätzen beurteilen. Seine Bedeutung, sein Stellenwert, Herr Aregger, ist grösser, ist bedeutungsvoller als der einer privaten Unternehmung. Ich sage jeweils: Die SBB sind keine Hosenknopffabrik! Wir können ganz einfach mit dieser Philosophie hier nicht mehr weiterkommen.

Herr Bircher hat darauf hingewiesen, in welcher Situation wir uns heute bezüglich der ganzen ökologischen Implikationen befinden, die auch im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik auftreten. Das Umsteigen vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr ist eine der ganz wesentlichen Voraussetzungen, diese ökologische Problematik überhaupt noch in den Griff bekommen zu können. Somit sind eben öffentlicher Verkehr und Verkehrspolitik zu einer wichtigen öffentlichen Aufgabe geworden, genau wie die Sozialpolitik. Wir müssen uns davor hüten, diesen Leistungsauftrag – in einem gesamtwirtschaftlichen Kontext gesehen – zu einem Leistungsabbauauftrag umzufunktionieren.

Wir kennen den Teufelskreis: Für dieses Jahr sind zwar neue

Dienstleistungen vorgesehen oder auch eingeführt worden. Das gibt zwar Anlass zu gewissen Hoffnungen, aber sie bringen trotzdem nicht das, was es eigentlich braucht. Der Teufelskreis ist klar: Wenn wir die Preise ständig erhöhen, auf der Angebotsseite aber nichts Wesentliches unternehmen, so werden wir immer weniger Kunden haben und gezwungen sein, nicht rentable Regionallinien und Verbindungen zu streichen. Das führt letzten Endes zu einer sogenannten «Gesundschumpfung» unserer öffentlichen Verkehrssysteme! Das hat nach meiner Auffassung in der gegenwärtigen Situation und in den Entwicklungen, die vor uns liegen, verheerende Folgen.

Wenn wir uns daran erinnern, dass vor 20 Jahren noch jeder Dritte ein Kunde des öffentlichen Verkehrs war, und heute ist es nur noch jeder Zehnte, so müssen wir uns fragen, wohin diese Reise führen wird. Wir wissen ganz genau, dass mit der Politik, wie wir sie jetzt machen, die Entwicklung weiter dahin führt, dass immer mehr Kunden vom öffentlichen auf den Individualverkehr umsteigen werden. Herr Bircher hat einen solchen Brief zitiert. Ich könnte Hunderte solcher Beispiele beifügen. Sehr viele Leute sagen: Wenn die Tarife steigen, dann werden wir uns überlegen müssen, ob wir nicht noch mehr das Auto benützen, oder solche, die noch gar kein Auto besitzen, erwägen ein Auto zu kaufen. Das ist völliger Unsinn in der jetzigen Situation!

Warum ist die Situation so? Natürlich wäre es einfach für ein öffentliches Unternehmen, die Preise zu erhöhen, wenn es wirklich eine Monopolstellung hätte. Aber der öffentliche Verkehr hat eben diese Monopolstellung nicht, sondern es steht ihm ein potenter Konkurrent gegenüber, der jahrzehntelang durch Milliarden Franken Steuergelder subventioniert worden ist. Das müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen.

Natürlich haben die Automobilisten das Nationalstrassennetz selber bezahlt, aber denken Sie an alle infrastrukturellen Leistungen, die auf kommunaler und kantonaler Ebene finanziert worden sind. Und wenn gesagt wird, die Fahrkosten des Autos seien heute noch teurer als die beim Zufahren, so muss ich Sie, darauf hinweisen, dass sich diese Situation seit 1974 geändert hat. Die Kosten haben sich bei den SBB um 50 Prozent erhöht, und beim Auto haben sie sich ganz leicht gesenkt. Natürlich stimmt der Vergleich auch heute noch wenn Sie nur die direkten Kosten miteinander vergleichen, aber Sie müssen natürlich in diese Rechnung die indirekten Kosten miteinbeziehen. Denken Sie nur etwa an die volkswirtschaftlichen Kosten, auch die Personalkosten. Die werden vom Automobilisten selber getragen; bei den SBB muss sie der Fahrkunde bezahlen. Denken Sie aber auch an die ökologischen Kosten, die das Automobil verursacht. Wir haben letzte Woche davon gesprochen; wir werden bei der Restbehandlung des Treibstoffzollbeschlusses wieder darauf zurückkommen. Die ökologischen Folgekosten werden durch den Automobilisten bis heute noch nicht oder nur zu einem ganz kleinen Teil mitfinanziert. Bei einer solchen Situation, in der der Individualverkehr seine sozialen und ökologischen Kosten nicht oder nur zu einem kleinen Teil selber tragen muss, wo aber der soziale und ökologische Nutzen im öffentlichen Verkehr zu wenig abgegolten werden, entsteht natürlich eine Wettbewerbssituation, die auf lange Sicht ganz sicher nur in die eine Richtung wirkt: nämlich immer mehr Marktanteilverluste für die SBB. Wenn wir auf die Tarifierhöhungen verzichten, so wird argumentiert, so gäbe das keine zusätzlichen Anreize. Ich stimme dem zu, aber wir wollen ja mit diesem Verzicht auf die Tarifierhöhungen noch keine zusätzlichen Anreize schaffen, sondern wir wollen verhindern, dass weiterhin Kunden von den SBB abwandern. Man müsste Tarifsenkungen vornehmen; ich stimme Herrn Bircher zu. Das Beispiel Schweden hat gezeigt, dass solche Tarifsenkungen tatsächlich in der Lage sind, die Attraktivität der Bahn zu erhöhen. Es braucht eben mehr als nur Tarifpolitik; es braucht auch eine Angebotsökonomik; aber was hier geschieht, mit dem Fahrplanentwurf 1985 bis 1987, läuft wieder in die verkehrte Richtung. Wir müssen auch dort dafür sorgen, dass eben das Angebot attraktiver wird: dichtere Fahrpläne, bessere

Abstimmung unter den verschiedenen Teilverkehrssystemen. Es gibt noch die Möglichkeit, eine differenziertere Tarifpolitik zu betreiben. Ich habe in einem Brief an Herrn Schlumpf auf solche Möglichkeiten hingewiesen. Man versuche zunächst, mit differenzierten Tarifsenkungen die Leute wieder auf den Zug zurückzubringen, wie in Schweden.

Nun kommt natürlich ein weiterer Einwand: Es heisst, wenn wir die Fahrpreise senken, so können wir den Umsatz damit nicht so steigern, dass wir dann die Rechnung ausgeglichen halten. Das stimmt, wir werden wahrscheinlich durch eine solche Politik partiell Einbussen erleiden müssen. Aber hier müssen Sie die Kosten-Nutzen-Rechnung gesamtwirtschaftlich aufstellen. Wir müssen nämlich heute vergleichen. Zum Beispiel: Was bedeutet es, wenn wir jetzt etwa eine halbe Milliarde für Tarifsenkungen einsetzen und damit ein massives Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr erreichen würden; wenn wir damit einen Beitrag leisten könnten, Waldschäden in gigantischem Ausmasse zu verhindern, die dann vielleicht in einigen Jahren Hunderte von Milliarden Franken ausmachen können? Wir können also auf diese Weise, auch gesamtwirtschaftlich gesehen, sicher einen Nettonutzen erzielen, obwohl betriebswirtschaftlich gesehen hier mit Einbussen zu rechnen wäre.

Ich bitte Sie also, hier die Sicht weiter zu fassen. Wir brauchen eine Wende in der Verkehrspolitik. Es geht nicht darum, heute zu fragen, wer schuld war am Leistungsauftrag oder an der Interpretation, wie sie nachher vorgenommen worden ist. Es geht hier nicht um die Verantwortlichkeit, denn wir alle haben wahrscheinlich die Folgen dieses Leistungsauftrages nicht richtig antizipieren können. Heute wissen wir, dass diese Philosophie in eine Sackgasse führte, dass wir die Weichen wirklich anders stellen müssen. Wer das heute nicht einsieht und sich dagegen sperrt, der muss dann, nach meiner Auffassung, eine gewisse Verantwortung auf sich nehmen.

Ich bitte Sie, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Wir sind der Auffassung, dass gerade auch die Walddebatte die Möglichkeit bringen würde, mit einem SBB-Budget vor die Räte zu treten, um diesen Einsichten, Anliegen und neuen Ideen, die immer mehr Schwergewicht erhalten, Rechnung zu tragen.

Ich bitte Sie, diese Chance wahrzunehmen. Das Budget bringt tatsächlich die Möglichkeit, eine Wende einzuleiten. Das wird ein langwieriger Weg sein. Wir werden das nicht von heute auf morgen erreichen können, aber wir sind dazu gezwungen. Wenn wir heute diese Wende nicht einzuleiten bereit sind, so werden wir in einigen Jahren vor einem Desaster stehen und uns dann fragen müssen, warum wir damals die Gelegenheit verpasst haben.

Herczog: Im Auftrag der PdA/PSA/POCH-Fraktion begründe ich hier den Rückweisungsantrag für das SBB-Budget. Ich beschränke mich auf die Frage der Tarifierhöhung. Kollege Carobbio wird zusätzlich noch andere Aspekte dieses Budgets hervorheben.

Diese Tarifierhöhung auf Mai 1985, die vierte innert vier Jahren, und die gleichzeitige Streichung von etwa 200 Regionalzügen bedeuten in der heutigen Situation eine Provokation. Diese Provokation ist das Resultat einerseits eines schiefen Leistungsauftrages – Franz Jaeger hat darauf hingewiesen. Ich möchte dies nochmals betonen: Der Leistungsauftrag ist wirklich ein Leistungsabbauauftrag, wenn man das Resultat dieses Leistungsauftrages betrachtet, andererseits aber auch Folge einer allzu sturen Unternehmenspolitik der SBB auf Unternehmensstufe.

Wenn wir die Frage der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs betrachten, gibt es überhaupt nur drei Kriterien, die die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels ausmachen, und nichts anderes:

1. Frage der Netzdichte und der Bequemlichkeit;
2. Fahrplandichte und Geschwindigkeit;
3. Niedrige Tarife.

Dass diese Politik die Attraktivität ausmacht, kann auch aus

der Bettagsaktion gefolgert werden. Die Bahnбилlette brauchen nicht unbedingt einen Fünfliber zu kosten, aber wenn sie wesentlich günstiger wären als heute, würden wesentlich mehr Leute Bahn fahren. Wenn ich mich erinnere, wie die Situation am Bettag im Hauptbahnhof Zürich war, wo man mit der Anzahl Züge praktisch überfordert war, muss man sich das überlegen.

Der geplante Tarifaufschlag auf den nächsten Mai ist wirklich das Allerfalscheste, was man heute machen kann. Die politische Hauptstossrichtung für uns muss bedeuten, wie man das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr erreichen kann, und dies umweltpolitisch, verkehrspolitisch, energiepolitisch und finanzpolitisch. Dies ist meiner Meinung nach die Hauptfrage in der Verkehrs- und in der Umweltpolitik.

Wenn man den fiskalischen Vergleich anstellt zwischen privatem, motorisiertem und öffentlichem Verkehr, d. h. Schiene, wird ganz eindeutig, dass die Strasse mehr gefördert wird als die Bahn. Ich erinnere Sie an die begonnene Diskussion bei den Treibstoffzöllen. Wir haben diese Geschichte noch nicht abgeschlossen. Aber es ist ganz eindeutig so, dass von den öffentlichen Mitteln, die wir hier zur Verfügung haben, Milliarden zur Förderung der Strassen verwendet werden; im Gegensatz dazu erhalten die Bahnen praktisch nichts oder sehr wenig. Bei den SBB müssen die Benutzer zahlen.

Es wurde vom Herrn Kommissionspräsidenten Aregger erwähnt, das Auto sei in den letzten Jahren teurer geworden und die Bahnen im Prinzip praktisch nicht, wenn man die Teuerung berücksichtige. Ich möchte diese Frage noch ein bisschen präzisieren. Das Auto ist in Wahrheit nicht teurer geworden: man muss die gesamte Rechnung wie folgt ansehen: Auch der TCS hat kürzlich eine Rechnung veröffentlicht, mit der man genau das Gegenteil beweisen kann. Die Bahnfahrpreise haben seit 1974, also innerhalb von zehn Jahren, eine Teuerung von fast 43 Prozent erfahren. Wenn Sie nicht nur die Bahnen betrachten, sondern den gesamten öffentlichen Verkehr, d. h. auch zum Beispiel Tram und Bus, und wenn ich meine Stadt Zürich hinzurechne mit ihrer sehr eigenartigen Politik im Rahmen des öffentlichen Verkehrs: dort sind zum Beispiel Tram und Bus um das Doppelte verteuert worden.

Den Kostenvergleich müssen Sie zwischen Automobilen anstellen. Wenn Sie zum Beispiel von 1979 ausgehen, von einem Auto, das etwa 15 000 Kilometer im Jahr fährt und etwa 1974 zu einem Neupreis von 13 000 Franken auf den Markt gebracht wurde, und dem gleichen Automodell 1984, vielleicht ein bisschen besser, 15 000 bis 16 000 Franken teuer, das wieder 15 000 Kilometer im Jahr im Schnitt fährt. Der TCS hat ausgerechnet, dass der Kilometerfahrpreis von 48,5 Rappen auf 46,5 Rappen gesunken ist. Also, Sie können nicht nur die Benzinpreissteigerung berücksichtigen, die ja sowieso je nach Lust und Laune hinauf oder nach unten klettert, sondern der reale Kilometerpreis beim Auto ist gesunken. Bei den Bahnen dagegen gehen wir mit den Preisen permanent in die Höhe.

Ein weiterer Punkt: Im Ständerat – aber auch hier – wurde stets für die Tarifierhöhung argumentiert, die Bahnen brauchten die Kostendeckung; wir brauchten unsere Eigenwirtschaftlichkeit, wir brauchten die Kostendeckung und deshalb die Tarifierhöhung. Bei den Strassen, beim Automobilverkehr fragt niemand nach der Kostendeckung. Es gibt überhaupt keine Kostendeckung beim privaten Verkehr. Schauen wir jetzt: der Strassenverkehr kommt bei der Dekung mittels Benzin- und Verkehrsabgaben laut Strassenrechnung auf knapp 80,5 Prozent der verursachten Kosten. Hier sind aber die sozialen Kosten nicht dabei, also Unfallkosten, die sicher über 1,5 Milliarden ausmachen, nach einer Berechnung von Prof. Wittmann, den man politisch kaum in die linke Ecke abschieben kann. Wenn man jetzt die Kostendeckung der Bahnen real vergleicht, haben wir ungefähr die gleiche Kostendeckung. Die Defizite liegen etwa auch in der gleichen Grössenordnung von über 800 Millionen Franken. Also ist ein Kostendeckungsgrad beim privaten Verkehr nicht vorhanden. Man kommt auf der anderen

Seite aber frisch-fröhlich bei den Bahnen und sagt: Ja, hier brauchen wir nun aber die Kostendeckung.

Politisch und umweltpolitisch nur noch kurz: Wenn man heute in den Städten Basel, Bern – in Zürich mit einer eigenartigen Auffassung zwar, aber auch ein bisschen – Umweltabonnements fördern will, kommen jetzt die SBB und ziehen nicht gleich. Ich habe das in einem Vorstoss gefordert – eine derart schlechte Antwort übrigens habe ich seitens des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements noch nie erhalten; bisher waren es immer sehr korrekte Antworten. Man nimmt das Umweltabo bei den Bahnen nicht ernst. Ich stelle fest, dass man die Tarifpolitik nur nach oben ernst nimmt und nach unten nicht. In einer solchen Situation, wo man in den Regionen Basel und Bern absolut gute Erfahrungen gemacht hat mit einer Niedrigtarifpolitik und mit den Umweltabonnements, kommt man bei den SBB nicht auf ähnliche Bestrebungen.

Wenn wir gestern und vorgestern über Sicherheit und Bedrohung stundenlang diskutiert und 3,5 Milliarden Franken ausgegeben haben für diese Sicherheit, heute aber nicht bereit sind, auch aus Bundesgeldern für eine Sicherheit zu zahlen, nämlich für eine umweltpolitische Sicherheit – in einer Bedrohungslage, die real, aber nicht militärisch ist – dann ist das absolut lächerlich. Wir müssen hier die Spiesse nicht nur in bezug auf den Verkehr, sondern auch in bezug auf die Sicherheitspolitik und Bedrohungslage gleich lang machen.

Zum Schluss noch zu einer eigenartigen Situation in der Umweltpolitik: Wir kommen darauf auch noch in der Treibstoffzolldebatte, wenn die Verbilligung des bleifreien Benzins zur Diskussion steht, zurück. Es wird zugelassen, dass man den privaten Verkehr fiskalisch fördert, wenn er sogenannte umweltfreundlich wird; d. h. wenn Katalysatoren eingebaut werden und mit bleifreiem Benzin gefahren wird. Wir kommen – zum Beispiel mit Steuervergünstigungen im Kanton Zürich und in anderen Kantonen – plötzlich in die Situation, dass es unheimlich günstig und billig wird, Auto zu fahren. Statt des öffentlichen fördert man so wieder den privaten Verkehr.

Das ist eine absolut groteske Situation. Wir müssten bei den SBB mit der gleichen politischen Haltung fahren, das wird aber nicht geschafft. Das Auto wird im Grunde genommen, wenn es «umweltgerecht» fährt, verbilligt, vergünstigt; es wird gefördert. Von der Bahn aufs Auto wird weiterhin umgestiegen werden, wenn man solche Kalkulationen macht: Wenn eine Normalfamilie mit drei Kindern in die Skiferien fährt, ist selbstverständlich Autofahren heute günstiger als Bahnfahren.

Das ist in der heutigen Situation unverständlich und unverantwortlich. Abgesehen davon noch eine Klammerbemerkung an all diejenigen, die immer mit Demokratiefragen kommen: Den Automobilverbänden, die heute drohen, Blockaden zu errichten als Protest gegen den Beschluss des Parlamentes und gegen Volksentscheide im Rahmen des Schwerverkehrs, muss man sagen: Es ist schon eine unheimliche Sache, wenn wir hier heute über Tarifierhöhungen bei den SBB diskutieren müssen, während sich derartige Lobbyverbände getrauen, mit solchen Druckmitteln aufzufahren.

Ich bitte Sie aus finanz-, umwelt-, verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Gründen auf alle Fälle dieses Budget zurückzuweisen, und dies in erster Linie wegen der praktizierten und vorgesehenen Tarifpolitik. Wir können mit dieser Tarifpolitik heute, wo Umweltschutz die erste und dringendste staatspolitische Aufgabe sein müsste und nach unserer Ansicht auch sein muss, nicht mit einer solchen Tarifpolitik weiterfahren.

Ruf-Bern: Gesamthaft muss unsere Fraktion leider feststellen, dass sich im vorliegenden SBB-Budget 1985 (und auch im Kurzfristplan 1986/87) eine grundsätzlich falsche verkehrspolitische Zielrichtung widerspiegelt. In einer Zeit, da alle nur irgendwie denkbaren Massnahmen in sämtlichen politischen Bereichen getroffen werden müssten, um wenigstens den Versuch zu unternehmen, die galoppierende Umweltzerstörung – und im besonderen das in rasantem

Tempo eskalierende Waldsterben sowie neuerdings auch das beginnende Bodensterben – zu bekämpfen, will die grösste öffentliche Transportunternehmung unseres Landes mittels Tarifierhöhungen noch mehr Kunden zum umweltfeindlichen Strassenverkehr abdrängen. Diese verkehrs- und umweltpolitisch falsche und kurzsichtige Haltung können wir nicht mittragen und empfehlen Ihnen deshalb Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein neues Budget zu unterbreiten, das auf Tarifierhöhungen verzichtet sowie zusätzliche Mittel für Investitionen zur Förderung der Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der SBB gegenüber dem Strassenverkehr vorsieht.

Die Planung und der Bau neuer Autobahnen, der kräftig geförderte Ausbau der kantonalen Hauptstrassennetze beweisen es: Unter dem Druck der gewaltigen Bau- und Autolobbies setzen die verantwortlichen politischen Behörden noch immer verkehrspolitische Akzente, die vielleicht vor 20 Jahren begreiflich waren, heute aber von einer erschreckenden Blindheit gegenüber den unabänderlichen Randbedingungen zeugen, die uns von Natur und Umwelt auferlegt werden und die wir strikte einhalten müssen, wenn wir uns überhaupt nur eine Chance auf ein ökologisches Überleben überhaupt erhalten wollen. Parallel zur überholten Förderung des Strassenverkehrs verläuft das Begehren des Parlamentes an die SBB, einen möglichst hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Gleichzeitig sprechen dieselben Politiker – meist Vertreter der bürgerlichen Regierungsparteien – von Förderung des öffentlichen Verkehrs. Offensichtlich handelt es sich dabei weitgehend um reine Lippenbekenntnisse. Denn die SBB sehen sich durch den gültigen Leistungsauftrag ja geradezu gezwungen, einerseits ihr Angebot auf die einigermassen rentablen Betriebsbereiche zu beschränken und sogar abzubauen sowie andererseits die Tarife zu erhöhen. Rentabilität der Eisenbahnen und umweltpolitisch zwingende Förderung des öffentlichen Verkehrs bilden zweifellos einen gewissen Widerspruch und lassen sich nur sehr bedingt in Übereinstimmung bringen.

Wo die Prioritäten heute zu setzen sind, dürfte allerdings klar sein: Im existentiellen Interesse des ganzen Volkes müssen die SBB künftig für ihre Aufgabe in einem Umfange entschädigt werden, der ihnen eine kundenfreundlichere, attraktivere Tarifpolitik durch Preissenkungen, Sonntagsbillette, günstigere Abonnements usw. erlaubt sowie den Ausbau des Angebotes und dadurch eine wesentlich gesteigerte Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Privatverkehr ermöglicht. Selbstverständlich bedeutet dies eine Erhöhung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes sowie eine Änderung des verkehrspolitisch falschen Leistungsauftrages, stellt aber gleichzeitig einen Dienst an der Allgemeinheit dar, für den öffentliche Mittel mehr als nur gerechtfertigt sind. Wir müssen auch bedenken, dass die SBB ihre Bahnkörper selbst bauen und unterhalten, dem Automobilisten aber seine Fahrbahn fixfertig bereitgestellt wird, *nota bene* zu einem guten Teil aus Steuermitteln, nicht nur aus Treibstoffzöllen. So können sich natürlich niemals gleich lange Spiesse ergeben.

Als direkte Folge der Tarifierhöhungen vom April 1983 geht die Anzahl der beförderten Personen bei den SBB gegenwärtig – verständlicherweise übrigens – wieder zurück. Diese Entwicklung sollte unbedingt aufhören lassen, ebenso der grosse Erfolg der Umweltabonnements in verschiedenen Schweizer Städten. Wenn wir in unserem Antrag vermehrte Investitionen zur Attraktivierung der SBB fordern, so meinen wir damit natürlich in keiner Weise eine neue Schnellbahnlinie NHT durch das Mittelland, die ihrerseits unersetzliche Lebensgrundlagen in grossem Stile zerstören würde. Wiederholt habe ich darauf hingewiesen, dass Schnellbahnen vor 30 Jahren anstelle von Autobahnen hätten gebaut werden müssen. Heute ist es dafür leider zu spät, weil wir uns eine weitere Kulturlandverschwendung einfach nicht leisten können.

Es bieten sich vielmehr zahlreiche Möglichkeiten der Leistungssteigerung auf dem bestehenden Eisenbahnnetz an, dem wichtigsten der Welt übrigens. Einige Beispiele: Zuerst

ist eine bessere Auslastung der Schienenwege anzuführen, auf denen noch bedeutende Leistungsreserven vorhanden sind. Dies schliesst eine «sanfte», d. h. der Umwelt angepasste Erneuerung des Schienennetzes und vor allem eine Verbesserung des Taktfahrplanes mit ein. Unter «sanfter Erneuerung» sind jedoch nicht neue Paralleldoppelspurlinien entlang von Stammstrecken zu verstehen; ins Auge zu fassen sind vielmehr die Aufhebung von Engpässen, wie zum Beispiel der Flaschenhals Zollikofen, Kurvenstreckungen, eine massvolle Fortführung des Programms zur Aufhebung von Niveauübergängen sowie der Ausbau des Bahnsicherheitsdienstes.

Die SBB dürfen keinesfalls den Fehler begehen, sogenannt unrentable Nebenlinien aufzuheben, wie es die GVK unter anderem für die Strecke Busswil–Solothurn–Herzogenbuchsee vorsieht, oder aber Randzüge zu eliminieren. Mit einer derartigen Politik würde die Förderung des öffentlichen Verkehrs vollends unglaublich. Eine verkehrs- und umweltpolitisch sinnvolle Aufgabe der Bahnen liegt vielmehr darin, bessere Basiserschliessungen überall 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. Die Einrichtung des Wagenmaterials müsste ausserdem entscheidend kundenfreundlicher gestaltet werden. Wieso können in den Städteschnellzügen nicht beispielsweise Filme gezeigt werden? Weshalb ist es nicht möglich, Musik zu hören oder Telefongespräche zu führen, wie etwa in der Bundesrepublik Deutschland?

Bereits vor über zehn Jahren forderte die Nationale Aktion in ihren programmatischen Unterlagen eine umfassende Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wir sind erfreut über die wachsende Opposition gegenüber der verfehlten Verkehrspolitik des Bundes und der SBB. Hoffentlich haben wir in diesem Rate heute den Mut, eine verkehrs- und umweltpolitische Trendwende einzuleiten.

Ich bitte Sie um Zustimmung zu unserem Rückweisungsantrag.

Präsident: Wir kommen nun zu den Fraktionssprechern.

Kühne: Die CVP-Fraktion stimmt dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1985 mehrheitlich zu. Ich will Ihnen nicht verschweigen, dass in unserer Fraktion die Meinungen auseinandergehen; Herr Braunschweig kann ich in dieser Richtung beruhigen, dass die CVP nicht zu einem langweiligen, uniformen Block geworden ist. Wir stellen fest, dass sich die Lage unserer Staatsbahnen 1985 nicht grundlegend zum Besseren wenden wird und dass ebenfalls der Kurzfristplan für 1986 und 1987 ein unverändertes, eher trübes Bild zeigt. Es steht zudem fest, dass sich die Ziele des Leistungsauftrages nicht erfüllen werden, womit die Skeptiker von damals im nachhinein Recht bekommen werden. Ab Ende 1986 werden wir Gelegenheit haben, diesen Leistungsauftrag durch eine verbesserte Auflage zu erneuern.

1985 wird die Finanzhilfe für die ungedeckten Kosten des Stückgutverkehrs um weitere 25 Millionen Franken reduziert, gemäss Leistungsauftrag Artikel 6. Dies obwohl sich der Ertrag aus diesem Geschäftszweig um zusätzliche 30 Millionen Franken zurückbilden wird. Für das Stückgut beginnt auf Neujahr ein neues System, das neue Stückgutkonzept Cargo-Domizil unter dem Titel «Die Bahn bringt's – die Bahn holt's». Dieses neue Konzept beruht auf einer guten Idee. Es birgt jedoch verschiedene Unbekannte und Probleme.

Ein Problem ist darin zu suchen, dass die Kosten für Kleinstsendungen unter 100 Kilo relativ teuer sind. Probleme sind auch darin vorhanden, dass Kunden in Bahnhofnähe für den Domizilteil relativ viel aufwenden müssen. Sie wissen ja, dass die Belastung für die Hauszustellung im entsprechenden Kreis für alle Kunden gleich hoch angesetzt wird, unbeschadet davon, ob der entsprechende Kunde 300 Meter oder 25 Kilometer vom Bahnhof entfernt wohnt. Die Erträge sind

klein, sie können im Extremfall sogar für die Bahnen negativ sein, nämlich dann, wenn die Domizilleistung teurer kommt als der gesamte Tarif für das entsprechende Stückgut. Es wird also in Einzelfällen dazu kommen, dass die Bahn bares Geld aufbringen muss, um die Domizilleistung zu bezahlen. Die Kunden – das habe ich feststellen können – sind teilweise etwas skeptisch, und es wird wichtig sein, durch gute Kundenbetreuung und Flexibilität Cargo-Domizil zum Durchbruch zu verhelfen. Es ist die letzte Chance auf diesem Sektor. Es besteht auch kein Spielraum für Aufschläge schon nach einem Jahr.

Sie müssen sich bewusst sein, dass die Konkurrenz nicht schläft, und wenn es den Transporteuren gelingt, die grösseren Kunden abzuwerben, wird Cargo-Domizil zusammenbrechen; denn wenn nur noch die Kleinen bleiben, werden die Camionneure nicht mehr mitmachen. In diesem Sinne wünschen wir Cargo-Domizil einen guten Start.

An weiteren Neuigkeiten nehmen wir das geänderte Rechnungssystem zur Kenntnis. Wir machen auf die unechten Entlastungsmechanismen aufmerksam, welche das neue Rechnungssystem bringt. Die Aktivierung des Oberbaus der Trassees verbessert wohl die Zahlen für 1985, die entsprechenden Abschreibungen schlagen aber später wieder zu Buche. Der Voranschlag enthält im weiteren die ersten Kosten, welche den SBB durch die Arbeitszeitverkürzung erwachsen. Dies war ein politischer Entscheid; er wird aber den Bahnen in Zukunft recht schwer aufliegen.

Selbstverständlich haben wir uns auch mit dem Hauptthema des Voranschlages befasst, nämlich mit der Tarifierhöhung. Hier stellen wir fest, dass wir uns in einem Zielkonflikt befinden. Die Tarifierhöhung passt sicher psychologisch schlecht in die Landschaft, welche geprägt ist durch die schlechte Situation unserer Wälder. Die Bundesratsparteien haben sich auf ein 10-Punkte-Sofortprogramm gegen die Luftverunreinigung geeinigt, welches unter anderem die finanzielle Begünstigung für Katalysator-Autos bringt. Ich verweise auf Punkt 4 des entsprechenden Papiers. Diese Anstrengungen in Ehren, aber die beste Luft wird trotz Katalyse diejenige bleiben, welche nie ein Auspuffrohr passiert hat. Unter diesem Titel rechtfertigt es sich, mit den Bahnbenützern rücksichtsvoll umzugehen.

Ständerat Binder hat bei der Behandlung dieses Geschäftes in seinem Rat auf diese Punkte aufmerksam gemacht. Eine Minderheit unserer Fraktion stimmt aus den entsprechenden Gründen für Rückweisung des Voranschlages. Die Mehrheit zieht in Betracht, dass ohne die Erhöhung die Defizite bedrohlich ansteigen werden. Sie will zudem nicht in den getroffenen Entscheid der Generaldirektion und des Verwaltungsrates der SBB eingreifen.

Wir stellen im weiteren fest und wollen honorieren, dass die Bahn in den letzten Jahren recht wesentliche Leistungsverbesserungen erbracht hat. Stichwort: Taktfahrplan und verbessertes Wagenmaterial. Zudem nehmen wir gerne zur Kenntnis, dass auf die überproportionale Erhöhung bei gewissen Streckenabonnements verzichtet wird und dass vor allem Schüler und Lehrlinge nicht überproportionale Erhöhungen auf sich nehmen müssen.

Dies sind die Gründe, weshalb die Mehrheit dem Voranschlag 1985 zustimmt.

Die Frage der Tarifierhöhungen wird uns auch in Zukunft begleiten. Laut Kurzfristplan soll insbesondere durch jährliche, möglichst der Teuerung angepasste Tarifierhöhungen mehr Ertrag erbracht werden. Diese Genehmigung der Aufschläge auf Vorrat machen wir nicht mit. Hier haben wir ganz bedeutende Hemmungen. Die Gefahr negativer Auswirkungen der Aufschläge auf die Frequenzen ist zu gross, wenn die Aufschläge regelmässig in so kurzen Abständen erfolgen.

Weshalb wohl stagniert der Personenverkehr der SBB, weshalb wohl verliert die Bahn an Verkehrsanteil? Sicher spielt der Preis eine wesentliche Rolle, und hier müssen wir sagen, dass leider wenig Möglichkeiten bestehen, durch Korrekturen nach oben wesentliche Mehreinnahmen zu erzielen, ohne Frequenzrückgänge einstecken zu müssen. Ich glaube persönlich auch nicht an die Möglichkeit von Intercity-

Zuschlägen. Vergessen Sie nicht, dass entlang der meisten Intercity-Linien auch eine Autobahn vorhanden ist, die das Autofahren entsprechend attraktiv macht. Sie wissen wohl auch, dass die privaten Transporteure auf den Strecken mit Autobahnen entsprechend günstige Tarife anbieten. Dasselbe machen auch die Carunternehmer. Diese Punkte müssen sicher mit in die Betrachtungen einbezogen werden. Die Bahn macht Kundenbefragungen, aber leider beschränken sich diese auf jene Leute, welche schon Bahn fahren. Möglicherweise ergibt das ein etwas verzerrtes Bild. Es wäre sicher einmal interessant, die Motive der Nichtbahnfahrer zu erforschen. Dann würde sich wahrscheinlich herausstellen, dass Leistung und Preis eine sehr entscheidende Rolle spielen. Die Bahnen werden noch vermehrt um ihre Fahrgäste werben müssen. Gezielte Aktionen, wie zum Beispiel die Wiedereinführung von Sonntagsvergünstigungen, gezielte Aktionen für Jugendliche usw., sind anzubieten. Auf all das haben wir bei der Behandlung des Geschäftsberichtes am 19. September schon hingewiesen. Ich möchte Ihnen ein weiteres Aufzählen dieser nach wie vor richtigen Feststellungen ersparen und Sie auf Seite 1102 des «Amtlichen Bulletins» verweisen.

Die Wünsche des Kunden haben also Priorität. Sie sind über die Fragen des Betriebsablaufes der SBB zu stellen. Das Argument der Generaldirektion, die Sonntagsbillette seien falsch, weil am Sonntag ohnehin schon viele Leute die Bahn benutzen, man wolle lieber während der Woche erhöhte Frequenzen, kommt mir ungefähr so vor wie der Wunsch jenes Pfarrherrn, der am Sonntag Erleichterungen will, indem er einen freien Sonntag einführen möchte. Wir müssen die Kunden dann befördern, wenn sie einsteigen wollen. Die Bahnen müssen zudem flexibel bleiben, vielleicht sogar noch flexibler werden. Flexibilität wird helfen, gewisse Gruppenreisen, Gesellschaften, welche jetzt bei günstigeren Tarifen den Car besteigen, wieder auf die Schiene zurückzubringen.

Wir sind zudem der Ansicht, dass das Parlament die Fragen des Verkehrs nicht aus der gleichen sektoriellen Betrachtungsweise angehen muss und darf wie die Organe der SBB. Gesamtwirtschaftlich gesehen ist zu beachten, dass die Bahnkilometer, wenn wir alles einkalkulieren, nach wie vor die günstigsten sind. Wir unterstützen daher das Postulat der Kommission, das für die Jahre 1986 und 1987 die Aufschläge nicht schon vorweg absegnen will, sondern das besagt, dass namentlich der Konkurrenzfähigkeit der Schiene Priorität einzuräumen ist.

Bühler-Tschappina: Der Voranschlag 1985 unterscheidet sich kaum von jenem des laufenden Jahres. Einige Details sind Ihnen von den Kommissionssprechern erläutert worden, daher verzichte ich auf weitere Ausführungen in diesem Bereich. Im Namen der SVP-Fraktion möchte ich mich in dieser Debatte den hauptsächlichsten Raum beanspruchenden Tariffrage zuwenden.

Der Grund, dass es heute zu einer Tarifiediskussion kommt, liegt in der prekären Umweltsituation, in der wir uns befinden. Es ist daher grundsätzlich richtig, dass Mittel und Wege gesucht werden, wie mehr Passagiere und auch Gütertransporte wieder auf die umweltfreundlichere Schiene verlagert werden könnten. Der Kommissionsminderheit muss man zugestehen, dass sie dem tatsächlich bestehenden Trend, wonach Bahnfahren immer teurer und Autofahren immer billiger wird, Einhalt gebieten möchte. Die Bahntarife stiegen von 1974 bis 1984 um 42,5 Prozent, während das Autofahren laut TCS-Berechnung in der gleichen Zeit um 5 Prozent billiger wurde, wie aus Publikationen in der Tagespresse hervorgeht. Diese Entwicklung musste zusammen mit den praktischen Vorteilen des Individualverkehrs zu einer ständigen Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse führen.

Wenn die Kommissionsminderheit nun vorschlägt, die Tarife einzufrieren, muss die Frage gestellt werden, was mit diesem Vorschlag kurz- und mittelfristig erreicht werden kann. Unseres Erachtens kann mit diesen 5 Prozent kaum jemand zum Umsteigen auf die Bahn veranlasst werden. Wenn man

mit Tarifmassnahmen wirklich eine umweltfreundliche Verkehrspolitik betreiben wollte, könnte das nicht mit einem Stillstehen bei den Tarifen, sondern nur mit einer massiven Tarifsenkung erreicht werden. Da stellen sich aber einige andere Probleme.

Nehmen wir an, es würde von den SBB zum Beispiel eine 50prozentige Tarifsenkung beschlossen, so würde das eine Verdoppelung des SBB-Defizites bewirken, was dann gezwungenermassen zu einer entsprechenden Vergrösserung des Defizites der Eidgenossenschaft führen würde. Wir müssten das auch wieder korrigieren, was nur mit einer neuen Sparrunde möglich wäre. Die damit verbundenen Härten und Ungerechtigkeiten sind leicht abzusehen. Zudem wird im Umweltschutzgesetz klar das Verursacherprinzip postuliert. Das heisst mit anderen Worten: Wenn man über die Tarife bzw. den Fahrpreis Umweltschutz betreiben möchte, dürfte das unter Anwendung des Verursacherprinzips nicht über Tarifsenkungen durch Steuergelder bei der Bahn, sondern nur über eine volle Deckung der durch den motorisierten Verkehr verursachten Umweltschäden erfolgen.

Unseres Erachtens ist die Tarifgestaltung eindeutig eine Aufgabe, die der Unternehmensführung, dem Verwaltungsrat und der Generaldirektion der SBB überlassen werden muss. Die Unternehmensführung hat sich ja mit den Marktproblemen auseinanderzusetzen, weil sie im ganzen Marktgeschehen mitten drin steht. Diese Leute müssen fühlen, ob es Tarifanpassungen überhaupt verträgt, und allenfalls um wieviel. Wenn sie das nicht spüren sollten, ist nicht die Aufgabenteilung falsch, sondern dann wären nicht die richtigen Leute am richtigen Ort. Wenn wir aber im Parlament beginnen, in die Tariffragen dreinzureden, ist die Unternehmung SBB nicht mehr zu führen.

Was wir im Parlament tun können und auch tun sollten, sind zwei Sachen: Zum einen sollten wir möglichst bald das im Umweltschutzgesetz verankerte Verursacherprinzip bei allen Gesetzen und Möglichkeiten konsequent einbauen und anwenden; zum anderen müssen wir von unseren Kolleginnen und Kollegen im Ständerat verlangen, dass sie endlich einmal die Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik behandeln und uns zuleiten, damit wir dort, wo es hingehört, die Frage der gleich langen oder eben ungleich langen Spiesse zwischen Schiene und Strasse angehen können. Aber die uns hier unterbreitete Minilösung des Tarifeinfrierens der Kommissionsminderheit bringt weder der Umwelt noch den SBB etwas.

Herr Kollege Bircher, wenn Sie sagen, dass aus Steuergeldern auch für andere Bereiche etwas getan werde, dann muss ich Ihnen schon zu bedenken geben, dass wir mit über 1 Milliarde Gesamtaufwand des Bundes für die SBB auf diesem Gebiet des Verkehrs nicht nichts tun.

Ich beantrage Ihnen namens der SVP-Fraktion, dem Voranschlag der SBB gemäss Antrag der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates zuzustimmen und die Rückweisungsanträge abzulehnen.

Dünki: Im Namen der LdU/EVP-Fraktion unterstütze ich mit Nachdruck den Antrag Bircher auf Rückweisung des SBB-Voranschlages pro 1985 an den Bundesrat.

Die Rückweisung beinhaltet bekanntlich den Auftrag, ein Budget ohne jegliche Tarifierhöhung vorzulegen und eine Abgeltung für den entsprechenden Ertragsausfall vorzuschlagen. Im gleichen Sinne hat auch Kollege Franz Jaeger votiert, und zwar bei der Begründung seines eigenen Rückweisungsantrages.

Warum stimmt unsere Fraktion geschlossen für Rückweisung? Bei der Rechnungsabnahme 1983 habe ich den SBB-Verwaltungsrat gelobt, weil er eine angekündigte Tarifierhöhung von sich aus rückgängig machte. Ich habe vor wenigen Monaten in diesem Saal gesagt, dass ich Vertrauen in die jetzige Führung dieses eidgenössischen Grossunternehmens habe. Ich war mit meinen Äusserungen scheinbar etwas voreilig. Kaum war die Rechnung 1983 abgenommen, konnten wir der Presse entnehmen, dass die Tarifrunde im Jahre 1985 nachgeholt werde. Ich muss nicht besonders

betonen, dass ich von diesem überraschenden Beschluss sehr enttäuscht bin. Das Bahnfahren ist heute schon recht teuer, das kann niemand bestreiten. Ein Familienvater überlegt sich, ob er nicht wegen der Preisfrage das Auto benutzen will, wenn er am Sonntag mit seiner Familie einen Ausflug unternimmt. Wenn er schon ein Auto hat, ist es für ihn heute billiger.

Der in Aussicht genommene Aufschlag bringt nach meiner Meinung nur im Moment eine Einnahmenverbesserung. Längerfristig ist er ein Bumerang, weil er den Interessen der Förderung des öffentlichen Verkehrs zuwiderläuft. Die Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsunternehmen ist nicht mehr eine sachliche, sondern in erster Linie eine politische oder sogar psychologische Frage. Sachlich mag der Aufschlag im Sinne des Leistungsauftrages durchaus gerechtfertigt sein; politisch liegt er aber komplett falsch in der Landschaft. Der dringend notwendige und wirksame Umweltschutz gelangt von Tag zu Tag immer mehr in das Bewusstsein der Bevölkerung. Die Leute stehen jetzt mitten in einem Umdenkenprozess. Gerade zu diesem Zeitpunkt, wo viele erwägen, auf die Bahn umzusteigen, kommen die SBB und kündigen teurere Billette an! Dies ist keine Ermunterung, auf das liebgewordene Auto mehr oder weniger zu verzichten.

Ich bin überzeugt, eine konsequente Tarifpolitik würde für viele einen Anreiz schaffen, den Schritt in die richtige Richtung zu tun. Jetzt haben aber viele einen Grund, nicht auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen mit dem Hinweis, dass die Bahn gegenüber dem Auto zu teuer sei. Es mag durchaus sein, dass dieses Argument für einige eine willkommene Ausrede ist. Aber es ist eine Tatsache, dass der Bahnaufschlag keine Frequenzsteigerung bringen wird. Im Gegenteil, die Bahn wird in Zukunft bestimmt weniger benutzt.

Im weiteren ist die Tarifierhöhung ein Schlag ins Gesicht für alle jene, die das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bereits mit Überzeugung vollzogen haben. Sie müssen sich heute als die Geprellten vorkommen. Sie alle haben gehofft, dass sie wenigstens für diese Tat nicht bestraft, sondern eher belohnt werden. Die in Aussicht genommene Preisanpassung hat in der Bevölkerung eine Welle von Entrüstung und Enttäuschung ausgelöst; das wurde heute bereits mehrmals gesagt. Dadurch wird das Image der Bahn nicht verbessert. Fragen Sie einmal die Kondukteure und Zugführer. Sie haben an der Front am meisten solche Gespräche zu führen. Die Bahnbenützer sind erbost auf den Verwaltungsrat und insbesondere auch auf den Bundesrat, welcher ihrer Meinung nach diese falsche Politik zulässt.

Ich will nicht über das Waldsterben reden. Ich nehme an, dass wir alle hier im Parlament uns des Ernstes der Lage bewusst sind. Aber dies genügt nicht. Es müssen Taten folgen, konsequente Schritte. Dazu gehört auch, dass die SBB auf die beantragte Tarifierhöhung im gegenwärtigen Zeitpunkt verzichten. Auch ich weiss, dass die SBB einen Leistungsauftrag besitzen und dass das Parlament rechtlich die Preiserhöhung nicht genehmigen muss. Weil der Verwaltungsrat der SBB nicht das «Gspüri» hat, bleibt uns nichts anderes übrig, als den Voranschlag an den Bundesrat zurückzuweisen. Wir müssen mit politischem Druck der falschen Verkehrspolitik begegnen: «Es führt nun einmal kein anderer Weg nach Küssnacht.» Nur die Rückweisung bringt den gewünschten Erfolg. Ein solcher Beschluss des Nationalrates hätte ohne Zweifel Signalwirkung auch auf anderen Ebenen.

Noch etwas zur finanziellen Seite dieses Geschäftes: Wir befinden uns tatsächlich in einem Zielkonflikt. Auf der einen Seite sollten die SBB ein möglichst kleines Defizit erwirtschaften, andererseits sollte die Bahn auch in bezug auf die Tarife attraktiv sein. Welche Seite hat nun die Priorität? Das ist die Frage.

Wir kommen in Zukunft nicht um die Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel herum, wenn wir Anreize schaffen wollen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Die Abgeltungsbeiträge bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen müssen erhöht werden. Die Bundesbahnen dürfen uns

etwas kosten. Die Landesverteidigung kostet uns auch viel Geld, und wir sagen trotzdem ja zu ihr. Wo liegt hier der Unterschied? Zugegeben, mit der Tarifpolitik allein kann das angestrebte Ziel nicht erreicht werden. Parallel dazu müssen auch die Leistungen verbessert werden. Wenn die Preiserhöhung rückgängig gemacht wird, darf das Leistungsangebot nicht geschmälert werden. Bessere Leistungen im Dienste der Bahnkunden sind erste Voraussetzung für die angestrebte Frequenzsteigerung.

Zum Schluss noch eine weitere Feststellung: Der Leistungsauftrag, welcher vom Parlament den Verantwortlichen der SBB erteilt wurde, war vor ein paar Jahren sicher gut gemeint und richtig. In der Zwischenzeit haben sich aber die Verhältnisse stark verändert. Eine rasche Korrektur drängt sich auf, und zwar vor Ablauf der gesetzten Frist. Gestützt auf die veränderten Umweltverhältnisse sind die Weichen möglichst bald anders zu stellen. In diesem Sinne zielt die in die Wege geleitete Volksinitiative des Landesrings in die richtige Richtung. Ich zweifle keinen Moment daran, dass das Schweizervolk in der kritischen Phase zu seiner Bahn stehen wird. Das langfristige Verkehrskonzept bedarf einer Änderung. Wir haben es heute in der Hand, hierzu die Impulse zu geben; Tarifierhöhungen sind aber zu vermeiden. Der Ausfall ist durch die Bundeskasse zu übernehmen.

Sollte die verlangte Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat abgelehnt werden, empfiehlt die LdU/EVP-Fraktion, den Voranschlag 1985 der Bundesbahnen in der Schlussabstimmung nicht zu genehmigen. Im Interesse der ersten Sache des Umweltschutzes müssen wir dies tun. Wie bereits erwähnt, haben diese Anliegen jetzt erste Priorität. Es ist wirklich an der Zeit, etwas Entscheidendes zu tun.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Rückweisungsantrag zum Durchbruch zu verhelfen. Hierfür wird Ihnen die Nachwelt dankbar sein.

M. Thévoz: Le budget des CFF pour l'an prochain et en particulier les recettes nouvelles provenant des relèvements tarifaires prévus pour le 1^{er} mai prochain ont suscité un large débat au sein du groupe libéral. Il m'appartient d'en rapporter les éléments essentiels.

Il convient tout d'abord de souligner que la situation financière difficile dans laquelle se débattent les CFF provient avant tout de son caractère de service public auquel le peuple est très attaché, confronté à la rude concurrence de la route et des automobiles privées. Il est en effet frappant de constater que de nombreuses lignes ferrées régionales sont délaissées par les populations qu'elles sont censées desservir. Mais si, malgré cela, des restrictions d'horaire sont envisagées, la réaction est immédiate. Il semble vraiment que la présence du train a quelque chose de rassurant, même pour ceux qui ne l'utilisent pratiquement jamais! La situation est donc inconfortable pour la Direction générale des CFF: elle est prise entre les feux de la critique qui lui reproche d'une part les déficits chroniques et celle qui, d'autre part, s'insurge face aux hausses tarifaires destinées à réduire, voire à limiter ces déficits.

Quelques considérations s'imposent à propos de ces hausses et de leurs conséquences prévisibles sur la fréquentation des trains. Le personnel roulant, et nous l'avons constaté plus d'une fois, ressent durement le fait que les trains soient si peu fréquentés. Aussi redoute-t-il que des titres de transport plus chers n'incitent encore davantage de personnes à leur préférer la voiture. Il faut remarquer à ce propos que la plupart des usagers réguliers bénéficient de nombreuses réductions tarifaires qui leur sont offertes sous une forme ou sous une autre. Il faut aussi se rendre à l'évidence que dans notre pays aux distances réduites, la plupart des gens qui prennent le train ne l'utilisent pas pour leur plaisir mais bien plutôt pour se rendre à leurs affaires, à leur travail ou à leurs cours. Ils bénéficient donc pratiquement tous d'un abonnement qui réduit sensiblement le prix du parcours. Ce n'est en conséquence qu'une petite minorité des voyageurs qui paient le plein tarif. Indépendamment du prix du billet, n'oublions pas que pour les gens de la campagne, par exemple, souvent éloignés des gares,

l'usage du train est rarement une solution pratique. Il faudrait vraiment des circonstances exceptionnelles et graves pour qu'il en aille autrement. En effet, indépendamment du fait qu'il faut se plier à un horaire rigide, l'obligation de prendre sa voiture pour se rendre à la gare ou pour s'y faire conduire – et il en est de même pour le retour – occasionne des frais accrus et des pertes de temps. Seuls les longs parcours, bien rares, offrent alors un attrait quelconque. Que faire pour rendre le train plus attractif? Doit-on accepter ses déficits chroniques? Soulignons ici que l'on ne peut demander la gratuité, car les services qui sont gratuits ne sont pas appréciés! Toutefois, on peut admettre de demander au consommateur une somme moindre que celle qui serait nécessaire pour compenser intégralement les frais des prestations. Il faut aussi relever que l'intérêt de l'utilisation des trains ne touche pas seulement ceux qui sont dans le train, mais aussi ceux qui sont sur la route. Il faut être conscient de cette évidence. Imaginons quelle serait la situation sur le réseau routier, si tout ou partie des usagers du train prenaient tout à coup la voiture. Il faut aussi abandonner le préjugé qui veut que cette entreprise doit absolument être rentable. On peut à la rigueur se passer d'un produit industriel, mais l'on ne pourra jamais se passer des CFF.

Ces considérations amènent le groupe libéral à se rallier, sans enthousiasme, au budget qui est proposé. Nous acceptons également le postulat de la majorité de la commission concernant les relèvements tarifaires. Mais dans cet esprit, nous souhaitons surtout la recherche d'une politique tarifaire différenciée, en ce sens que les personnes qui, professionnellement, voyagent aux frais de leur entreprise, assument les charges qu'ils occasionnent aux CFF. En effet, il faut reconnaître qu'aujourd'hui, ces usagers voyagent à meilleur compte que la personne modeste qui, par exemple, doit se rendre de temps en temps par le train de Payerne à Yverdon. En d'autres termes, l'abonnement «affaires» devrait être moins avantageux que les abonnements «apprentis», «écoliers» ou autres qui revêtent un caractère social. C'est dans ce sens que le groupe libéral accepte le postulat de la majorité et qu'il s'opposera aux diverses propositions de renvoi. Je vous rappelle encore que nous acceptons le budget tel qu'il est présenté.

Allesch: Der Voranschlag 1985 der SBB gäbe hier im Rate und in der Öffentlichkeit vermutlich nicht so viel zu reden, hätten die SBB nicht eine Tarifierhöhung angekündigt. Die einseitige Ausrichtung der Diskussion auf einen einzelnen, wenn auch wichtigen Aspekt der Unternehmenspolitik der SBB scheint mir einesteils verständlich, anderenteils jedoch auch gefährlich zu sein. Verständlich ist diese intensive Auseinandersetzung mit den SBB-Tarifen beispielsweise allein schon aus unser aller Wunsch, bereits heute die Annehmlichkeiten von morgen, aber möglichst zu den Preisen von gestern geniessen zu können. So verständlich dieser Wunsch sein mag, so wenig darf er in einer nach den Gesetzmässigkeiten des Marktes geführten Unternehmung, und um eine solche handelt es sich bei den SBB, zur Richtschnur allen Handelns werden. Die Konkurrenzfähigkeit eines Produktes oder einer Dienstleistung hängt nicht nur vom Preis alleine, sondern von der Attraktivität des Gesamtangebotes ab. Die kontinuierliche Verbesserung des Angebotes bedingt jedoch laufend Investitionen und damit Erträge, um diese finanzieren zu können. Auch für die SBB gilt, dass die Erträge von heute die Investitionen von morgen und somit die Attraktivität des Angebotes und die Umsatzsteigerung von übermorgen darstellen.

Damit komme ich zum Gefährlichen bei der einseitigen Ausrichtung der Diskussion um das SBB-Budget auf die Tarifpolitik unserer Bahn zu sprechen. Gefährlich wäre es nämlich, wenn uns die Tarifiediskussion von anderen, ebenso diskussionswürdigen Fragen der Unternehmensführung abhalten würde. Ich zähle dazu etwa die Kostenstrukturen der SBB im allgemeinen und die Personalkosten im besonderen, aber auch beispielsweise die langfristige Investitionspolitik und -möglichkeit der SBB. Gefährlich wäre es sicher

ebenfalls, wenn wir die jährliche Belastung der Bundeskasse durch die SBB von etwa 1,5 Milliarden Franken als kaum mehr diskussionswürdige Selbstverständlichkeit hinnehmen würden. Ohne über diese Punkte hinweggehen zu wollen, möchte ich Ihnen den Standpunkt der Fraktion der FdP zur Frage der vorgesehenen Tarifierhöhung darlegen und begründen.

Die nahezu einstimmige Fraktion der FdP kann einer Tarifierhöhung auf den 1. Mai 1985 zustimmen. Dieser Entscheid resultiert nicht aus einer kritiklosen Zustimmung zu jedwelchen Preiserhöhungen oder gar aus purer Begeisterung für auf solche Art zu erzielende Mehreinnahmen. Wir respektieren die an den vorgesehenen Tarifmassnahmen geübte Kritik! Wir wissen ebenfalls um die Popularität der vielseitig geforderten Tiefpreispolitik. Wer hätte nicht gerne möglichst tiefe Preise bei möglichst hohen Gehältern!

Ein sorgfältiges Abwägen der Vor- und Nachteile von Tarifierhöhungen führt für uns dazu, dass die geplanten Massnahmen sowohl im Interesse der SBB, des Bundes wie auch letztlich der Bahnbenützer liegen und Zustimmung verdienen. Im Wissen, dass das Tarifgenehmigungsrecht beim Bundesamt für Verkehr liegt, verbinden wir unsere Zustimmung jedoch mit dem bestimmten Wunsch, dass alle Abonnements nur im Rahmen des Erhöhungsmasses bei den Normaltarifen, also mit 5 Prozent, angehoben werden und nicht, wie vorgesehen, bis 12 Prozent.

Wir stehen heute vor der Tatsache, dass sowohl die Teuerung wie politische Entscheide die SBB zu Tarifierhöhungen zwingen. Zum ersten: Die allgemeine Teuerung geht auch an den SBB nicht spurlos vorbei. Allein der zu gewährende Teuerungsausgleich wird 1985 gegenüber 1983 Mehraufwendungen von 109 Millionen Franken zur Folge haben. Im Vergleich dazu werden die Tarifmassnahmen lediglich etwa 50 Millionen Mehreinnahmen bringen. Zum zweiten: Die SBB haben politische Entscheide mit unternehmerischen Mitteln – wozu die Preispolitik gehört – zu verkraften.

Ich denke dabei an die auf politischer Ebene beschlossene Arbeitszeitverkürzung, welche für 1985 bereits zusätzliche 300 Mitarbeiter bedingt. Es wäre inkonsequent, einerseits auf der Ausgabenseite Indexautomatismen beim Teuerungsausgleich der Löhne zu fordern sowie eine Arbeitszeitverkürzung zu beschliessen und dann andererseits der Unternehmensleitung der SBB auf der Einnahmenseite die unternehmerische Freiheit zur Einnahmenerhöhung nicht zu gewähren. Wir teilen zudem die Auffassung, wonach eine teuerungsbedingte kontinuierliche und schrittweise Tarifierhebung die einzige realistische Tarifpolitik darstellt und vom Markt auch am ehesten verkraftet wird. Hätten die SBB beispielsweise auf die letzten fünf Tarifierhöhungen verzichtet, hiesse dies, dass sie jährlich etwa 250 Millionen Franken Mindereinnahmen hätten. Damit jedoch würde man auf jene Mittel verzichten, welche die SBB für Investitionen unbedingt benötigen, wenn sie ihr Angebot verbessern wollen. Der kurzfristige Erfolg einer Verbilligung würde zulasten der Zukunftssicherung gehen. Die verständliche Forderung nach billigen Tarifen ist darum dem Oberziel unterzuordnen, d. h. Aufwertung des öffentlichen Verkehrs.

Verständnis bringe ich den hier geäusserten Überlegungen entgegen, wonach aus umweltpolitischen Erwägungen auf eine Tarifierhöhung zu verzichten sei. Dazu ist allerdings festzustellen, dass alle Erfahrungen und Untersuchungen belegen, dass eine Nicherhöhung der Tarife nicht genügt, die Attraktivität der Bahn zu steigern. Insbesondere würde diese Massnahme nicht dazu führen, das erwünschte Umsteigen vom privaten zum öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Längerfristig leisten wir wohl viel eher etwas für den Umweltschutz und für die Umwelt, wenn wir die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Dazu gehören vernünftige Preise und vor allem ein ständig steigendes Leistungsangebot, welches jedoch nicht zu erzielen ist, wenn wir die Tarife auf dem heutigen Stand einfrieren.

Das attraktive Leistungsangebot bei akzeptablen Preisen ist das eine, was die Leute zur Bahnfahrt bewegen wird; das andere hängt mit dem persönlichen Verhalten zusammen. Umweltschutz beginnt nämlich bei der Einstellung von uns

allen. Solange der einzelne nicht bereit ist, persönliche Opfer zu bringen, werden wir auf dem Gebiete des Umweltschutzes keine durchschlagenden Erfolge erzielen. Heute hat man oft das Gefühl, dass alle für den Umweltschutz sind, dass jedoch die anderen bezahlen sollen. Es ist eben leicht, mit fremden Geldmitteln grosszügig zu sein und umweltbewusstes Verhalten zu demonstrieren. Auf die SBB bezogen heisst dies, dass für die Nichtanpassung der Tarife die Bundeskasse, d. h. der Steuerzahler, aufkommen muss, sei es über Abgeltungen weiterer gemeinwirtschaftlicher Leistungen oder die Übernahme erhöhter Defizite. Damit komme ich zur eingangs erwähnten Gefahr, dass wegen der Tarifiediskussionen die grosse jährliche Belastung des Bundes durch die SBB in der Grössenordnung von 1,5 Milliarden Franken als Selbstverständlichkeit hingenommen und akzeptiert wird, wie dies beispielsweise von Herrn Bircher gemacht wurde.

Die SBB sind uns Schweizern lieb und teuer, dies im wahren Sinne des Wortes. Unter allen Titeln kosten die SBB pro Einwohner immerhin über 200 Franken pro Jahr. Unter diesem Gesichtspunkt und in Kenntnis der Belastung des Bundeshaushaltes durch die SBB ist es weiterhin oberste Pflicht, sich an den ersten Absatz im Artikel 1 des Leistungsauftrages 1982 an die SBB zu erinnern. Er lautet: «Die Bundesbahnen streben nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich an.» Diesen Auftrag hochzuhalten gebietet alleine schon die Verantwortung jenen Regionen gegenüber, die nicht durch die SBB erschlossen sind. Die Bewohner dieser Gebiete kämen zum einen nicht in den Genuss der Tarifbeibehaltung, müssten zum anderen jedoch trotzdem das erhöhte Defizit der SBB mittragen helfen.

Wenn wir möglichst tiefe Tarife wollen, müssen wir konsequenterweise auch bereit sein, bei den Kosten anzusetzen. Auf der Kostenseite bereiten vor allem die Leistungen an die Personalvorsorge in der Höhe von über 20 Prozent der Grund- und Pauschalbesoldung grösste Sorgen. Zwischen 1983 und 1987 werden beispielsweise die Ergänzungsleistungen an die PHK (Pensions- und Hilfskasse) um 35 Prozent zunehmen. Hier drängen sich mutige Massnahmen auf. Aus den gemachten Darlegungen beantragt Ihnen die Fraktion der FdP, die verschiedenen Rückweisungsanträge abzulehnen. Eine Rückweisung würde zudem bedeuten, dass der gleiche Rat, der 1982 den SBB mit dem Leistungsauftrag klare Aufträge erteilt hat, heute den SBB zum Vorwurf macht, dass sie den Auftrag erfüllen, den wir ihnen gegeben haben. Der Leistungsauftrag, insbesondere einzelne Vorgaben, ist sicher diskussionswürdig, und er wird auch revidiert werden. Vorläufig und bis Ende 1986 bildet er jedoch noch den verbindlichen Auftrag des Parlamentes an die SBB. So wie wir von den SBB eine Unternehmenspolitik im Sinne des Leistungsauftrages erwarten, darf das Management der SBB erwarten, dass das Parlament am erteilten Auftrag festhält und ihn nicht bei der erstmöglichen Gelegenheit ändert.

Weil wir – im Gegensatz zu Herrn Dünki beispielsweise – Vertrauen in die Arbeit des Managements und der vielen Mitarbeiter der SBB haben und an die Zukunft unserer Bahn glauben, beantrage ich Ihnen namens der Fraktion der FdP, auf den Voranschlag 1985 der SBB einzutreten und den Bundesbeschluss in der vorgelegten Form zu genehmigen.

Carobbio: Permettetemi, esprimendomi a nome del mio gruppo, di parlare anche in italiano per portare qui l'opinione di un rappresentante di una regione che è particolarmente interessata al problema del costo dei trasporti ferroviari. Il collega relatore Aregger, aveva detto nella sua introduzione che in fin dei conti bisogna poi che la gente si renda conto che viaggiare costa, e che non basta fare discorsi sulla necessità di proteggere l'ambiente e non essere poi disposti a pagare dei prezzi corrispondenti. Posso essere d'accordo con questo ragionamento, ma con una riserva: è che questi costi, quando diventano eccessivi, finiscono per ottenere il risultato inverso, cioè di far fare delle scelte a favore piuttosto del traffico stradale che del traffico ferrovia-

rio. E qui vorrei fare un solo esempio per confermare questo discorso. Se io, nelle prossime vacanze natalizie, volessi venire con la mia famiglia, quattro persone, a Berna a visitare l'interessante mostra di quadri giovanili di Picasso, e volessi fare la scelta, responsabile, del treno per ragioni ecologiche ecc., dovrei spendere, viaggiando in seconda classe, e non utilizzando ovviamente il biglietto di favore che ho come parlamentare, la bella cifra di 220 franchi. Colleghi, con questa cifra io verrei con la mia famiglia 4 volte a Berna, in automobile. Questa cifra da sola indica qual'è la situazione in cui ci si trova, si trova il cittadino, rispetto al problema dell'uso dei mezzi pubblici.

Non posso essere d'accordo con il collega dell'UDC Bühler-Tschappina quando dice che non spetta a noi occuparci del problema delle tariffe, che è una faccenda dei responsabili della regia delle FFS. Penso che questo problema, che diventa oggi un problema politico, è un problema che riguarda il Parlamento. Esprimendomi sul preventivo 1985 delle ferrovie federali, in aggiunta alle considerazioni fatte qui dal collega Herczog a sostegno delle varie proposte di rinvio, vorrei dire che il problema che si pone oggi non è solo quello dell'aumento delle tariffe. Questo è un problema particolare. Il problema è più globale e riguarda tutta la politica che conduce la Confederazione, che conducono le Ferrovie federali in materia di traffici. Esaminando il preventivo 1985, penso che ci si trova di fronte a due scelte: una scelta è quella di valutare il problema solo dal punto di vista contabile del bilancio. Cercare cioè di ridurre al massimo il deficit delle Ferrovie federali, anzi cercare di andare nella direzione di eliminarlo. L'altra scelta è quella di porsi il problema se non è giunto il momento, altri colleghi l'hanno già detto, di rendere più attrattiva l'alternativa treno. Ebbene la scelta che viene fatta con il preventivo 1985, lo si voglia o no, è la prima: quella di porsi in priorità il problema contabile. Si dice che questo vien fatto in nome del mandato di prestazioni che è stato assegnato alle Ferrovie federali. Non lo contesto: allora è probabilmente questo mandato che va messo in discussione. I motivi contabili che per esempio giustificano l'aumento delle tariffe sono stati spiegati dai relatori. Non ci ritorno: chiaramente, da un punto di vista contabile, sono motivi che reggono. Si dice: solo il 74 per cento delle spese delle FFS è coperto dalle entrate.

Oltre 1 miliardo dev'essere coperto con versamenti che vengono prelevati dalle casse federali. Ciò è troppo e quindi non ci sono tante alternative se non quelle di andare nella direzione anche di aumentare le tariffe, tanto più che si dice che è un aumento, tutto sommato, sopportabile e tendente a compensare almeno parzialmente. Un ragionamento questo, a mio parere, logico, ma solo se si riduce appunto la questione del preventivo delle FFS a una sola faccenda contabile. È proprio questo, colleghe e colleghi, che secondo me va messo in discussione. Il problema è, a mio parere, un altro: qual'è la politica dei traffici che dobbiamo fare e come vanno valutati i costi reali dei vari traffici, quello privato e quello pubblico, e quali mezzi l'ente pubblico deve mettere a disposizione per affrontare questa politica dei traffici?

E allora mi pare che due considerazioni s'impongono. La prima: occorre potenziare, per tutta una serie di ragioni, che non sto qui a citare (problema dell'ambiente, ecc.), il traffico pubblico, quello ferroviario in particolare. La seconda: per fare ciò occorre riequilibrare la situazione finanziaria fra traffico stradale e traffico ferroviario che oggi è nettamente squilibrata a favore del secondo. Basti pensare, per quanto riguarda il traffico stradale, e di ciò ne abbiamo parlato la settimana scorsa a proposito della ripartizione dei dazi di carburanti, che tutti i costi cosiddetti sociali non vengono conteggiati. Essi dovrebbero invece essere ripresi e calcolati e dovrebbe essere chiesto a questo traffico di partecipare a pagare questi costi. Ebbene, con il preventivo '85, e soprattutto con il nuovo piano finanziario si va proprio in senso contrario a una scelta in favore del traffico pubblico. Direi che tutto sembra essere fatto per rendere sempre meno attrattive le FFS, sia dal punto di vista operazione dell'aumento delle tariffe, ma anche dal punto di vista della

politica generale d'investimento per migliorare l'offerta delle FFS. Ed oggi, Signor Consigliere federale lo deve ammettere anche Lei, è ormai un dato acquisito dall'opinione pubblica che viaggiare in treno è quasi diventato un lusso. Questa idea dell'opinione pubblica deve pure farci riflettere. Del resto, che sia così lo provano anche le statistiche. Mentre in questi anni il volume globale dei traffici ha continuato ad aumentare, la parte delle Ferrovie federali ha continuato a diminuire. Questo vale per il traffico passeggeri, ma anche per il traffico merci. E son convinto, e altri l'hanno già detto, che l'aumento previsto delle tariffe non farà che accentuare questa tendenza.

Ma non è solo l'aumento delle tariffe che conferma che queste scelte vanno in senso contrario a una politica che favorisca l'uso treno. Ci sono altri fatti. Ne cito alcuni brevemente: la soppressione di 387 treni regionali che è prevista nel nuovo piano ferroviario 1985-1987 - cosa significa questa soppressione lo potete facilmente immaginare. Significa spingere ancora di più ad utilizzare l'automobile. Poi la politica di compressione del personale che rende sempre meno efficaci i servizi. E non posso essere d'accordo con il collega Aliesch quando ci ha detto che non basta chiedere la diminuzione o il non aumento delle tariffe, se poi dall'altra parte non si è d'accordo di rimettere in discussione la compensazione del rincaro del personale. Collega Aliesch, non credo che si possa sostendere che le difficoltà delle Ferrovie federali sono dovute alle prestazioni per il personale, come il rincaro. Inoltre c'è ancora l'insufficienza dei mezzi finanziari messi a disposizione delle ferrovie, a differenza di quanto avviene per la strada.

In questo quadro la decisione di aumentare ancora una volta le tariffe non è che uno di questi elementi emblematici e preoccupanti di una politica sbagliata. Penso che ci siano altre alternative che sarebbe utile adottare. Ci sono sufficienti esempi per dimostrare che per rendere più attrattiva la ferrovia si può probabilmente andare anche nella direzione inversa, che è quella anche di escludere l'aumento delle tariffe, per non parlare eventualmente di una diminuzione. Basti qui citare l'esempio della Svezia, dell'abbonamento ecologico, delle azioni fatte dalle stesse Ferrovie federali con i prezzi speciali, che hanno dimostrato che quando si va in questa direzione l'attrattività della ferrovia aumenta.

Dunque, per quanto ci riguarda, la posizione come gruppo è chiara: no all'aumento previsto delle tariffe, anzitutto. Accettazione delle proposte di rinvio, ma poi anche rivendicazione di un'altra politica da parte delle Ferrovie federali dal punto di vista degli investimenti, per rendere più attrattive le ferrovie. Ad esempio per creare linee più veloci. Come non dimenticare che per venire a Berna ci vogliono più di 4 ore, mentre che con la strada è possibile giungerci in meno di 3 ore. Poi per introdurre treni più frequenti e più confortevoli, per adottare misure per accentuare il trasporto per ferrovia soprattutto delle merci, per combattere la concorrenza dei trasporti stradali pesanti. Per far questo, lo ripeto, occorre andare al di là delle questioni contabili, e dare più mezzi alle ferrovie per farlo. Questo va fatto rivedendo la distribuzione dei mezzi a disposizione per la strada e per le ferrovie. Detto questo vorrei ancora aggiungere, sempre sul preventivo, all'attenzione del Diretto del Dipartimento dei trasporti, on. Schlumpf, alcune considerazioni d'altro genere che riguardano altri aspetti della gestione delle Ferrovie federali. In particolare vorrei attirare l'attenzione su tre problemi specifici:

Primo: la politica di rinnovamento del parco veicoli - macchine e vagoni - a mio parere è troppo prudente. Decidere, come si è fatto recentemente, di rallentare questo programma di rinnovamento vuol dire non favorire un potenziamento delle ferrovie. Secondo problema: questione del personale. Non sono contrario, per principio, a misure di razionalizzazione. Penso che hanno la loro giustificazione. Sono però convinto che in particolare nel settore del personale d'esercizio si applica una politica troppo restrittiva con il risultato di rendere i servizi meno efficaci. Vorrei invitare parecchi colleghi a viaggiare coi treni, soprattutto tardi, della sera o della notte, per vedere qual'è il tipo di servizio

che viene offerto per mancanza di personale. Non credo che questo sia fatto per invogliare chi vuol prendere i treni.

E un'ultima questione per concludere: l'attività delle officine federali in generale. Da informazioni avute, ho l'impressione che anche in questo settore la politica delle Ferrovie federali sia perlomeno contraddittoria. Esistono in tutta la Svizzera officine delle Ferrovie federali particolarmente attrezzate ma, in realtà, si preferisce distribuire lavoro all'esterno all'industria privata. Si finisce così per concentrare queste attività di riparazione in alcune zone a scapito di altre, a scapito delle regioni periferiche, come il Ticino ad esempio. Anche in questo settore invito il Consiglio federale, attraverso il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie federali, a impostare una politica che permetta di utilizzare queste attrezzature delle Ferrovie federali in modo più efficace e più redditizio per le ferrovie stesse e più interessanti dal punto di vista economico, in particolare per le regioni periferiche. Con queste considerazioni confermo la posizione del nostro gruppo di appoggio alle proposte di rinvio del preventivo 1985 delle FFS.

Präsident: Wir kommen zu den Einzelsprechern.

Mme Jaggi: D'habitude, à la faveur de la discussion du budget des CFF, quelques réticences sont exprimées ici à propos de tel ou tel aspect de la politique commerciale de notre compagnie ferroviaire. Ces réticences viennent toujours des mêmes personnes qui s'efforcent de faire valoir à cette tribune le point de vue des usagers individuels. A chaque fois, une réponse vague leur est donnée, selon laquelle des contacts sont régulièrement pris avec les milieux intéressés; les CFF connaissent leur clientèle et ses réactions.

Aujourd'hui, dans la perspective de la hausse envisagée pour le mois de mai prochain, on observe une véritable vague de protestations dans le public, et aussi dans cet hémicycle; preuve en sont les différentes propositions de renvoi. Les organisations syndicales, cheminots en tête, celles de la protection de l'environnement et les associations de consommateurs se retrouvent ensemble pour défendre les intérêts des usagers, et aussi la belle notion un peu oubliée des services publics. Il est à espérer que ce conseil tiendra compte de toutes ces protestations et votera le renvoi du budget 1985 des CFF, sous la forme proposée par la minorité de la commission.

Nous souhaitons également que ce conseil tienne d'avantage compte de ces réactions concordantes que la Direction des CFF elle-même n'a pris en considération l'avis de la Conférence commerciale. La manière dont cette instance a été mise à l'écart du débat sur les hausses envisagées mérite d'être notée.

Pour ceux qui oseraient l'ignorer, la Conférence commerciale est un organe consultatif pour les questions qui touchent les relations entre entreprises de transport et usagers, principalement entre les CFF et les voyageurs ou clients-marchandises. Les CFF sont l'entreprise gérante de cette Conférence commerciale, à laquelle ils fournissent un président et un secrétariat. La mission de cet organisme est claire; elle est résumée comme suit dans le message sur le transport public: «Cet organe doit stimuler le dialogue entre les transporteurs et leur clientèle sur les prix et sur d'autres questions ayant trait à leurs relations.» La Conférence commerciale est donc compétente pour donner sa détermination en ce qui concerne les prix.

Or, pour une décision de l'importance de celle que représente la hausse envisagée pour l'année prochaine, on n'a pas jugé bon de réunir cette conférence. On a tout juste entrepris une consultation écrite, par lettre du 19 octobre, avec une conclusion qui vaut bien son pesant de manipulation, en tout cas d'exploitation du principe selon lequel celui qui ne dit mot est présumé consentant. Cette lettre communique aux membres de la Conférence commerciale le tableau des hausses envisagées, en leur demandant de donner leur avis par écrit; la conclusion est la suivante: «Nous vous proposons d'approuver ces mesures. Sans

réponse de votre part d'ici le 30 novembre, nous admettrons votre consentement.»

Deux organisations représentées dans cette conférence, à savoir la Fédération des coopératives Migros et l'Union syndicale suisse, ont demandé la tenue d'une séance. Toutefois, les autres membres ayant renoncé à cette consultation réelle, la séance n'a pas eu lieu. On ne connaît pas encore les résultats de la procédure écrite, qui se terminait à la fin du mois dernier.

La fonction d'alibi de cette conférence a été en l'occurrence confirmée avec éclat, du moins pour la partie trafic voyageurs. Les clients du service des transports marchandises se sont, quant à eux, beaucoup mieux organisés et sont reconnus comme tels par la Direction des CFF. Mais les usagers individuels, qui fournissent un petit tiers des recettes totales de notre grande régie, sont, bien entendu, considérés comme quantité négligeable. Les associations de consommateurs ne sont d'ailleurs même pas membres de cette conférence; il paraît toutefois que cela changera avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les transports. Nous verrons.

Pour l'heure, les CFF se comportent, dans cette question hautement délicate de la hausse des tarifs, d'une manière qui rappelle le temps préhistorique d'avant le «marketing» et la communication commerciale. Cette affaire est significative d'un état d'esprit plutôt dur qui règne aux CFF, où l'on s'est manifestement épris de rendement à tout prix, même à celui de l'image du chemin de fer dans l'opinion en général, et plus particulièrement chez ces défenseurs les plus fidèles du service public que sont les syndicalistes et les socialistes. En conclusion, je vous demande de voter la proposition de renvoi présentée par la minorité de la commission dont M. Bircher est le porte-parole.

Künzi: Dem Voranschlag der SBB stimme ich zu, und zwar aus den gleichen Überlegungen, wie sie uns Herr Aliesch unterbreitet hat. Trotzdem möchte ich an dieser Stelle aber einige kritische Bemerkungen anbringen. Nicht mit grosser Begeisterung setze ich mich für die teuerungsbedingten Tarifaufschläge ein. Hingegen bedaure ich den gleichzeitig geplanten Leistungsabbau unserer SBB. Kurz gesagt: teuerungsbedingte Anpassung ja, Leistungsabbau gleichzeitig nein.

Nun zu meiner angekündigten Kritik: Die von den SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr vorgenommene Reduktion des Leistungsangebotes im Regionalverkehr ab 2. Juni 1985 widerspricht meines Erachtens in dieser Form sowohl dem Leistungsauftrag der eidgenössischen Räte, welcher sich ausdrücklich auf den Umfang des Taktfahrplanes bezieht, als auch dem Grundgedanken der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen setzt voraus, dass tatsächlich solche Leistungen erbracht werden. Das ist dann nicht mehr erfüllt, wenn für einzelne Regionen die Grunderschliessung nicht mehr gewährleistet wird. Zu dieser Grunderschliessung gehören auch Früh- und Spätzüge.

Wir wollen hier nicht über einzelne Züge diskutieren, wenn diese aber fehlen, ist die Benützung der Bahn für verschiedene Zwecke wie Ferienreisen, Kursbesuche, kulturelle Veranstaltungen nicht mehr möglich. Es ist nicht möglich, Randleistungen zu streichen, ohne damit das ganze Angebot abzuwerten. Die Benützer von Randzügen benützen immer auch andere Züge, ob den Regionalzug der Gegenrichtung oder den Schnellzug im Fernverkehr. Fehlende Randzüge haben darum zwangsläufig negative Auswirkungen auf die Benützung des übrigen Angebotes. Es ist darum ausserordentlich fragwürdig, wenn einzelne Elemente aus dem Angebot herausgebrochen werden, bevor der Einfluss auf das Gesamtsystem genau abgeklärt ist.

Die schlechten Anschlüsse bei einzelnen Verbindungen des Regionalverkehrs sind zweifellos massgebend für die teilweise unbefriedigenden Frequenzen im Regionalverkehr und für die Abwanderung von der Schiene auf die Strasse. Dies gilt nicht nur für die Früh- und Spätzüge, sondern für

den ganzen Tag. Dabei kann es nicht darum gehen, grundsätzlich jeden Zug beizubehalten, der einmal im Fahrplan aufgeführt war. Es kann aber nicht akzeptiert werden, dass wichtige Knotenpunkte und damit auch der Anschluss an den Fernverkehr aus mehreren Regionen, zum Beispiel an Sonntagen, nicht mehr vor 8 Uhr erreicht werden können. Am Samstag morgen sollte der Besuch der Mittelschüler auch künftig auf allen Linien gewährleistet bleiben, und am Abend ist sicherzustellen, dass man aus den nächsten, grösseren Zentren nach normalen kulturellen Veranstaltungen und Kursen noch mit der Bahn heimkehren kann. Wenn solche Minimalanforderungen nicht mehr erfüllt sind, ist die Benützung der Bahn in vielen Fällen gar nicht mehr möglich.

Fahrplaneinschränkungen, wie sie für die Periode 1985 bis 1987 vorgesehen sind, widersprechen den Bestrebungen der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich weiss, wir diskutieren hier über das Budget, nicht über den Fahrplan, aber diese Fahrplanpolitik beeinflusst natürlich unser Budget ebenfalls.

Ich bitte den Herrn Bundespräsidenten, diese Kritik zu beachten bei der Fahrplangestaltung der nächsten Wochen.

M. Brélaz: L'attractivité d'un système de transport dépend essentiellement de trois critères. Le premier est la qualité qui inclut le confort et la vitesse. Depuis quelques années, les CFF ont fait des progrès considérables dans cette direction. Nous n'avons donc pas à aborder ce sujet ici. Pour le deuxième critère, à savoir la question de la desserte qui concerne l'offre régionale et les horaires, il y a déjà plus de choses à dire. Par exemple, la tendance à la suppression des derniers trains de la soirée oblige un certain nombre de personnes à utiliser un véhicule personnel auquel elles s'habituent et qu'elles ont tendance, naturellement, à employer de plus en plus. Sur ce plan, il y a donc quelques erreurs. Au niveau de la desserte régionale et de la cohérence du réseau, on peut relever des problèmes semblables. Et, ce qui nous concerne principalement aujourd'hui est lié au troisième critère, c'est-à-dire le prix.

Imaginez le patron d'un restaurant faisant des déficits en vendant une centaine d'assiettes par jour à 10 francs! Il pourrait se dire que le bon moyen de les diminuer serait d'augmenter le prix de ces dernières. Toutefois, si ses concurrents maintiennent leur prix initial, ce n'est pas en portant l'assiette à 20 francs qu'il gagnera quelque chose. Il n'aura peut-être plus qu'une trentaine de clients, ce qui ne lui rapportera que 600 francs par jour, à savoir un chiffre d'affaires moindre qu'auparavant.

Dans le cadre des transports publics et des CFF, nous courons un risque parfaitement semblable. Une augmentation des tarifs n'est pas forcément rentable pour le bilan global de l'entreprise, surtout lorsqu'elle est ressentie dans le contexte général comme une provocation par une partie de la population. En effet, cette dernière a été fortement sensibilisée, par exemple, au problème de la mort des forêts et à la nécessité de l'utilisation des transports publics. Par expérience, on lui a démontré qu'il était possible de limiter l'emploi des véhicules individuels. A Bâle, notamment, ont été introduits des abonnements écologiques qui, d'après les derniers relevés, ont convaincu 8000 personnes de laisser leur voiture à la maison. Il y a quelques années, la Suède a démontré que, par des baisses de tarifs, on pouvait augmenter la fréquentation des trains de l'ordre de 20 pour cent. De 1979 à 1984, ce pays a accru de 20 pour cent le nombre des usagers des chemins de fer, alors qu'en Suisse il stagne. Officiellement, plus personne ne conteste l'utilité écologique du train. On peut donc imaginer la réaction de la population lorsqu'on lui dit que les tarifs vont augmenter. En fait, cette hausse tombe à un moment politique extrêmement mal choisi, car elle pourrait faire croire aux gens que le langage qui leur a été tenu précédemment n'est pas crédible. Par conséquent, elle risque de désarmer la motivation du public vis-à-vis des problèmes importants déjà évoqués. Il faut donc renoncer à cette augmentation de 5,6 pour cent

en moyenne, pour les raisons précitées. Ce serait faire preuve d'un manque de sensibilité et de compétence politique, pour l'avenir des CFF, que de maintenir cette augmentation, à moins – et c'est là une possibilité que je ne souhaite pas – qu'un certain nombre d'entre nous, fort conscients de ces problèmes, estiment qu'une hausse des tarifs dirige les transports publics vers une moins grande rentabilité, ce qui, à la longue, permettrait d'entraîner leur démantèlement.

Seiler: Ich glaube, jene Kollegen haben recht, die hier gesagt haben, wir befinden uns in einem Zielkonflikt. Der Zielkonflikt besteht darin, ob wir einen Beitrag leisten wollen zum Schutz unserer Umwelt, oder ob wir unsere Bundesfinanzen schonen wollen. Weil ich für das erste bin, also für den Beitrag an den Schutz unserer Umwelt, werde ich auch für Rückweisung dieses Budgets stimmen.

Es gibt verschiedene Gründe, die dafür sprechen. Nicht nur die Tarifierhöhung, da liegen die Argumente zutage, auch erwähnt von Sprechern, die gegen diese Rückweisung sind. Was mir aber ebenfalls Mühe macht, ist die eher kleinstmütige und wenig zukunftsorientierte Investitionsplanung. Bei der Tarifpolitik, glaube ich, gebärden sich die Bundesbahnen oder die Bahnen im allgemeinen auf dem Markt, als ob es diesen Markt nicht gäbe. Man nimmt ganz einfach Verkehrsverluste in Kauf, und das ist zu bedauern.

Man beachte, was beim Individualverkehr geschieht: Da schafft man Anreize, und zwar finanzielle Anreize, um das Auto umweltfreundlicher betreiben zu können. Man schafft Anreize bei städtischen und regionalen Verkehrsbetrieben. Diese Bestrebungen sind alle zu begrüßen, obwohl sie nicht ganz unproblematisch sind. Aber was machen unsere Bahnen? Sie reizen auch. Aber eben im negativen Sinne. Statt Anreize zum Umsteigen zu schaffen, beschliesst man Massnahmen, die geeignet sind, die Kunden eher zu vertreiben.

Die angekündigte Verteuerung ist noch verbunden mit erheblichen Leistungseinschränkungen, mit Abbau von Regionalzügen, und dazu – Herr Bundespräsident – hätte ich einige Fragen zu stellen. Der regionale Personenverkehr ist ja nach Leistungsauftrag grundsätzlich nach dem neuen Reisezugskonzept zu führen. Das ist das Konzept des Taktfahrplans von 1982. Und dann heisst es weiter: «Der Bundesrat überprüft dieses Leistungsangebot periodisch und veranlasst die notwendigen Anpassungen.» Der Bundesrat überprüft, nicht das Amt für Verkehr, auch nicht die Bundesbahnen. Daher die Fragen:

1. Hat der Bundesrat tatsächlich diesen Ausfall der Regionalzüge veranlasst?
2. Wenn ja, was waren die Gründe? Und vor allem: Welche Entscheidungsgrundlagen standen dem Bundesrat zur Verfügung?
3. Welche finanziellen Auswirkungen, Einsparungsmöglichkeiten hat die Streichung dieser Züge: a. bei den Bundesbahnen, und b. bei den Bundesfinanzen?

Ich werde den Verdacht nicht los, dass die Streichung dieser Regionalzüge eine Quittung ist an die Kantone für ihr wenig kooperatives Verhalten in der Frage der Kompensation der Treibstoffzölle. Man streicht hier die Regionalzüge, geht anschliessend mit den Kantonen verhandeln und sagt: Jawohl, ihr Kantone, ihr könnt diese Züge wieder haben, aber ihr müsst sie selber bezahlen.

Noch eine Frage: Auf Seite 12 im Budget der Bundesbahnen lesen wir in bezug auf die Energie: «Bei der Fremdenergie führen insbesondere die durch die Inbetriebnahme des KKW Leibstadt bedingten höheren Strombezüge zu einer überdurchschnittlichen Aufwandsteigerung.» Bei den Strombezügen beträgt in der Tat die Steigerung 21,2 Prozent. Heisst das nun, dass man in Leibstadt teuren Strom einkaufen muss, den man effektiv gar nicht braucht, weil die Verkehrsleistungen ja nur um 0,5 Prozent zunehmen? Heisst das im weiteren, dass man diesen teuren Strom anschliessend billig wieder verkaufen muss?

Ich bin Ihnen, Herr Bundespräsident, dankbar für Ihre Antwort auf diese Fragen.

M. Meizoz: Je reconnais volontiers que les CFF font depuis quelques années des efforts remarquables pour améliorer leur image dans l'esprit du public. L'introduction de l'horaire cadencé, l'augmentation considérable de l'offre qui l'a accompagnée ainsi que le projet des NTF ont largement concouru à leur donner le profil d'une entreprise dynamique, résolument tournée vers l'avenir. Je me réjouirais sans réserve de cette ardeur novatrice si elle ne risquait pas d'être affaiblie, voire annihilée par les effets dommageables d'une politique tarifaire dont la conception archaïque me fait douter de la capacité de notre grande régie à construire puis à développer, dans un climat favorable, le chemin de fer de l'an 2000.

Certes, les CFF sont partagés entre les exigences de la compétitivité et celles du service public. Cela ne suffit toutefois pas à expliquer ni à justifier les contradictions et l'incohérence d'une politique qui consiste à rendre plus coûteux les voyages en train alors que le nombre de personnes transportées stagne, politique dont les lignes de force, il faut en convenir, ne sont pas tracées avec suffisamment de netteté. La conduite de nos affaires ferroviaires, qui se veut pourtant moderne, y perd sans doute quelques pans de sa crédibilité.

La structure et l'articulation des tarifs du service des voyageurs ne sont pas de nature à favoriser une judicieuse répartition du trafic entre nos divers modes de transport, elles ne sont pas ajustées aux impératifs d'une saine gestion économique de l'entreprise, elles ne mettent pas les CFF en situation de lutter avec succès contre la concurrence de la route. Pourquoi ne pas envisager, par exemple, une généralisation des tarifs réduits sur l'ensemble du réseau, à partir d'une certaine heure? Pourquoi ne pas aussi rétablir les billets du dimanche, ce qui serait une façon de prendre en compte la dimension sociale de ce problème? Ces questions méritent d'être posées.

Vouloir majorer le prix des titres de transport c'est, dans les circonstances présentes, prendre le parti d'éloigner du rail nombre de clients potentiels et de rendre à la route les usagers qui jusqu'ici étaient demeurés fidèles au chemin de fer. La fréquentation des trains régionaux pourrait subir le contrecoup mortel d'une telle évolution. Cela ne constituerait pas, à vrai dire, une totale surprise car je soupçonne fort les CFF de vouloir faire, par le biais d'augmentations de tarifs successives, de la politique des transports au sens large du terme; la mise hors exploitation de lignes régionales pourrait s'ensuivre.

Mais ce n'est pas tout. Nous venons de l'apprendre, certaines têtes pensantes de la Direction générale des CFF caressent l'idée de percevoir une surtaxe pour l'utilisation des rames Intercity. Si les CFF devaient continuer dans cette voie et accumuler les erreurs de parcours, nous pourrions être fondés un jour à les accuser de n'avoir pas su ou pas voulu empêcher le démantèlement à moyen terme d'une partie d'un réseau ferré de qualité, à une époque où l'on assiste pourtant au renouveau du chemin de fer un peu partout dans le monde.

Pour prévenir un tel danger, les CFF doivent enrichir le contenu de leur offre, y compris pour les lignes régionales et mettre en place un système tarifaire souple, évolutif, moderne.

J'ajouterais pour terminer que rendre nos chemins de fer plus attractifs c'est aussi contribuer à une meilleure protection de notre environnement. Cet aspect des choses prend un relief tout particulier au moment où le dépérissement de nos forêts nous préoccupe gravement. Il nous amène tout naturellement à considérer que le temps est venu pour les CFF de jouer enfin les atouts qu'ils ont en main pour que puisse se concrétiser l'idée d'un transfert progressif du trafic routier vers le rail. La majoration des tarifs dans le service des voyageurs ne s'inscrit précisément pas dans cette perspective, je le déplore vivement.

En conclusion, je vous invite à voter la proposition de la minorité de la commission.

Neukomm: Verkehrspolitisch, energiepolitisch und umweltschutzpolitisch ist die vorgesehene Tarifierhöhung und der geplante Leistungsabbau aus Konsumentensicht sicher das Verkehrteste, was sich heute überhaupt denken lässt! Herr Aliesch hat als Fraktionssprecher betriebswirtschaftlich die Situation beleuchtet. Aber wir haben gerade aus der Diskussion heute deutlich gespürt, dass es vor allem um volkswirtschaftliche Werte geht, um Umweltschutzüberlegungen, und dass wir als Parlament an Glaubwürdigkeit verlieren, wenn wir diesem SBB-Budget mit dem Tarifaufschlag zustimmen. Wir haben Verantwortung nicht nur für die jetzige, sondern auch für die kommenden Generationen. Wir haben Verantwortung für die Natur, für die Umwelt. Es stimmt eben meiner Ansicht nach nicht, Herr Aliesch, dass die Attraktivität nicht gesteigert werden könnte durch Tarifiermässigungen oder durch Beibehaltung des jetzigen Preises. Umfragen zeigen ganz deutlich – ich erinnere an eine Isopublic-Umfrage, die in der «Schweizerischen Handelszeitung» publiziert worden ist –, dass mehr als die Hälfte der Befragten heute schon die SBB-Tarife als zu teuer betrachtet.

Wenn Herr Aliesch auch von einer geradezu gefährlichen Diskussion spricht, meine ich, ist es eher gefährlich, uns hier Sand in die Augen zu streuen, so zu tun, als ob in den nächsten Jahren nichts passieren würde, wenn der Individualverkehr noch weiter zunimmt und der öffentliche Verkehr noch weiter abnimmt. Tatsache ist doch, dass sich die SBB-Tarife in den letzten zehn Jahren wesentlich stärker verteuert haben. In den letzten zehn Jahren hat sich der öffentliche Verkehr um 42,5 Prozent verteuert, der Individualverkehr bedeutend weniger, nämlich nur um 18,9 Prozent. Oder: In den letzten vier Jahren haben wir bei der Eisenbahn einen Aufschlag von 25 Prozent erlebt, beim Personenverkehr um 6 Prozent.

Wir haben positive Beispiele: Ich denke hier nicht nur an die Städtischen Verkehrsbetriebe in Basel, sondern gerade auch an die Städtischen Verkehrsbetriebe von Bern. Wir haben hier auf den 1. November 1984 einen Umweltpass eingeführt, und allein in diesem Monat sind bereits rund ein Drittel mehr an Abonnements verkauft worden als in den vorangegangenen Monaten. Deshalb ist es dringend notwendig, jetzt Schritte zu tun. Die Bevölkerung erwartet es. Herr Aliesch, wenn Sie auf der Strasse mit der Bevölkerung sprechen, oder in einfachen Restaurants, so spüren Sie die Sorge vieler Personen, die sich Gedanken machen über die Aufschläge, weil natürlich gerade auch für einkommensschwächere Familien die Tarife an der obersten Grenze sind. Herr Aregger hat – sicher zu Recht – gesagt: Ja, für das Auto wird sehr viel ausgegeben; dort fragt man nicht so danach, was es kostet. Das stimmt leicher; mit dem müssen wir leben. Wir wollen das Auto nicht verbieten. Aber auf der anderen Seite müssen wir Gegenmassnahmen beschliessen. Drei von vier Berufstätigen leben heute schon in Haushalten, die bezüglich der Verkehrswahl vom Personenwagenbesitz beeinflusst sind.

Es gibt immerhin auch eine umfangreiche Studie, die kürzlich von den Schweizerischen Bundesbahnen organisiert worden ist – eine Delphi-Umfrage unter Verkehrsexperten, durchgeführt durch die Corso –: Rund 40 Verkehrsplaner wurden hier befragt, und die Sprache ist eindeutig. Ich zitiere nur einen Satz: «Erwartungsgemäss werden bei den Pendlern die ökonomischen Motive Kosten- und Zeitaufwand am höchsten eingestuft.» Deshalb ist es nicht richtig, es ist unehrlich, wenn wir jetzt immer wieder behaupten, der Preis spiele nicht eine derart grosse Rolle. Der Preis ist wesentlich, und wir müssen Präventivmassnahmen beschliessen; sie lohnen sich für die Zukunft. Verhüten ist auch in der Verkehrspolitik und in der Umweltpolitik besser als reparieren. Taten sind fällig!

Wellauer: Die Tarifierhöhungen sind die eigentliche «pièce de résistance» beim SBB-Budget. Die Entscheide, die wir beim Budget treffen, haben eben nicht nur mit Fragen der Verkehrs-, Regional- und Sozialpolitik zu tun. Die Entscheide greifen auch – Herr Jaeger hat das bereits aus-

geführt – in andere politische Bereiche über, weil zum Teil übergeordnete Aufgaben und Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen. Im Vordergrund stehen die Umwelt, die Energiepolitik und das Gesundheitswesen. Es wird wohl niemand mehr in diesem Saal sein, der gegen Umweltschutz ist, und es ist sicher jedermann damit einverstanden, dass alle möglichen Massnahmen zum Schutze unserer Natur ergriffen werden. Dazu gehört auch eine umweltfreundliche Verkehrspolitik. Es ist sicher sinnlos, beim öffentlichen Verkehr um jeden Preis Einsparungen zu machen und dann andererseits ein Vielfaches davon auszugeben für die Behebung von Umweltschäden.

Wir müssen uns aber auch davor hüten, nun bei jedem Sachgeschäft Massnahmen und Forderungen für den Umweltschutz einzubauen. Dafür haben wir unser Umweltschutzgesetz. Ich will damit nicht gegen eine umweltgerechte Verkehrspolitik votieren; sie scheint mir heute Voraussetzung zu sein. Ein Weg in diese Richtung ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel, ihn attraktiv zu gestalten. Ob eine Bahn oder ein öffentliches Verkehrsmittel attraktiv ist, hängt aber nicht nur von günstigen Tarifen ab. Ebenso wichtig oder noch von grösserer Bedeutung sind gute und rasche Verbindungen, ein grosses und verdichtetes Leistungsangebot sowie bequemes Rollmaterial.

Wir wollen den öffentlichen Verkehr fördern. Die Bahn ist aber ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Es ist deshalb paradox, auf Kosten der SBB Umweltschutz treiben zu wollen und sie aus politischen Überlegungen durch billige Tarife zu bestrafen. Wir sollten nämlich genau das Gegenteil tun und dem öffentlichen Verkehr mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, um ihn attraktiver zu machen und das Umsteigen vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Umweltschutz, das haben wir spätestens letzte Woche gelernt, muss nach dem Verursacherprinzip betrieben werden. Es müsste der Individualverkehr zusätzlich belastet werden und nicht der öffentliche Verkehr. Erste Schritte dazu haben wir getan mit der Einführung der Autobahnvignette und der Schwerverkehrsabgabe auf 1. Januar. Eine weitere Verteuerung des privaten Verkehrs bringt die Einführung der Katalysatortechnik. Nur haben wir diesen Effekt durch Vergünstigungen bei den Verkehrssteuern und beim bleifreien Benzin wieder aufgehoben. Das sind Tarifiermässigungen beim privaten Verkehr.

Ich gebe zu und stimme mit Herrn Jaeger und auch mit Herrn Herzog überein: Wir decken damit nur die in der Strassenrechnung nicht gedeckten Kosten. Die übrigen Umweltschäden verursachenden Kosten des privaten Verkehrs sind nicht abgegolten. Treiben wir doch Umweltschutz nach dem Verursacherprinzip, wie das Herr Jaeger letzte Woche mehrmals gesagt hat, indem wir zum Beispiel zu diesem Zweck auf den fossilen Treib- und Brennstoffen eine Sonderabgabe erheben und nicht die umweltfreundliche Bahn belasten und bestrafen. Ich glaube, auch die Bahnkunden werden ihren Beitrag an den Umweltschutz leisten, sofern die Tarifiermässigung betont in der Grössenordnung der normalen Teuerung liegt. Ich bin davon überzeugt, auch die Bahnkunden wollen nicht nur von Umweltschutz reden, sondern etwas dafür tun. Ich bin für Eintreten und lehne die Rückweisungsanträge ab.

M. Clivaz: M. Massy, rapporteur de langue française, s'est étonné que le personnel soit opposé à l'augmentation des tarifs. Le personnel ne rejette pas toute augmentation des tarifs mais, après les trois augmentations intervenues depuis 1980, il estime que le seuil de tolérance dans ce domaine est atteint, et pour cela il se base sur les réactions de la clientèle. Les augmentations de tarifs n'ont jamais été populaires, mais jamais non plus les réactions n'ont été aussi vives que cette fois. Les CFF reconnaissent eux-mêmes que l'on s'approche de ce fameux seuil de tolérance, la «Reizschwelle».

Il est vrai que les tarifs ne sont pas le seul élément déterminant pour l'attractivité du chemin de fer, mais ils sont un

facteur important et nous devons constater aujourd'hui que malgré l'amélioration incontestable du confort, malgré l'horaire cadencé qui a augmenté l'offre de 21 pour cent, le nombre de voyageurs reste stable et, dans certains secteurs, il a même tendance à diminuer. Cette évolution n'est pas satisfaisante, elle est même inquiétante à une époque où il importe de promouvoir les transports publics afin de réduire tous les effets néfastes du trafic automobile individuel. Cela a déjà été mentionné à cette tribune.

M. Schlumpf, président de la Confédération, aime à dire qu'il faut suivre une ligne droite en matière de politique des transports. Je suis entièrement d'accord avec lui, dans la mesure où cette ligne va dans la bonne direction. Or, aujourd'hui, on peut douter que ce soit le cas. Au cours d'un entretien qu'il a accordé récemment à un journaliste du *Tages-Anzeiger* de Zurich, le président de la Direction générale des CFF a déclaré: «Wir haben nicht den politischen Auftrag, möglichst viele Leute zu befördern, sondern wir müssen im Personenfernverkehr mindestens die vollen Kosten decken und im Regionalverkehr nach Leistungsauftrag das bestmögliche Ergebnis erzielen. Wir haben nicht einen Mengenauftrag, sondern einen Ergebnisauftrag.» Cette philosophie découle d'une application trop restrictive, à mon sens, du mandat de prestations voté par ce Parlement en 1982. Une interprétation correcte du mandat de prestations devrait plutôt conduire à remplir les trains pour améliorer la situation de l'entreprise. Je rappellerai à cet égard qu'entre 1945 et le début des années septante, les CFF étaient dans les chiffres noirs précisément parce que les trains étaient pleins. La politique appliquée à l'heure actuelle n'est plus défendable, alors que tout devrait être mis en œuvre pour favoriser l'utilisation des transports publics. Elle l'est d'autant moins que les CFF eux-mêmes doivent admettre que les objectifs financiers du mandat de prestations n'ont pas été atteints jusqu'ici et ne le seront pas d'ici l'échéance de ce mandat à fin 1986.

Je suis donc d'avis que le mandat qui devra être élaboré d'ici fin 1986 devra tenir compte de la nécessité de promouvoir les transports publics et de renforcer la position des CFF qui doivent – on l'a dit à plusieurs reprises aujourd'hui – apporter leur contribution à la lutte contre la pollution provoquée par le trafic individuel. M. Egli, conseiller fédéral, avait raison lorsqu'il a dit récemment à Lucerne que les transports publics doivent donner le bon exemple et que le profit à court terme ne doit pas être leur objectif primordial. Il s'agit en fait d'une décision politique, et non pas d'une décision d'économie d'entreprise. La question relève de la politique des transports et de la politique générale. C'est pourquoi, à regret, je l'avoue, je voterai aussi la proposition de renvoi.

Frau Weber Monika: «Der Kluge reist im Zuge.» Aus diesem Slogan spricht ein wettbewerbspolitisches, dynamisches Moment, ein dynamischer Leistungsauftrag. Im Klartext heisst das auf der Nachfrageseite: Wer klug ist, benützt die SBB, und auf der Angebotsseite: Jene, welche die Tarifpolitik betreiben, sollten auch klug sein. Die jüngst angekündigte Tarifierhöhung ist das Gegenteil davon.

Das Budget schliesst ab mit einem Defizit von fast einer halben Milliarde, und es sind Tarifierhöhungen vorgesehen, die uns einen Betrag von etwa 10 Prozent dieses Defizits wieder einbringen. Wenn man eine Kosten-Nutzen-Analyse macht, ist dieser Betrag, der wieder hereinkommt, eher lächerlich, und er wirkt sich kontraproduktiv aus. Die Tarifierhöhung könnte sehr leicht zum Bumerang werden. Dieses Risiko möchten wir nicht eingehen. Die LdU/EVP-Fraktion lehnt deshalb das Budget in dieser Form ab; sie ist für Rückweisung und schlägt gleichzeitig verschiedene Massnahmen für die Angebotsseite vor, die der Förderung des öffentlichen Verkehrs dienen.

Einig ist man sich landauf, landab, dass die angekündigte Tarifierhöhung psychologisch unklug ist. Nach einer Zeit des Aufschnauzens bei der Bevölkerung, weil Ideen, weil ein neues Marketing, ein neuer Punch sich abgezeichnet haben

– Stichwort Bettag als Höhepunkt –, nach einer Zeit, wo das Image der SBB aufpoliert werden konnte, wo man den SBB wieder etwas zutraute – man war wieder stolz auf sie, man konnte mit gutem Gewissen sagen, jawohl, «der Kluge fährt im Zuge» –, nach einer solchen Zeit kommt plötzlich dieser Rückschlag einer Tarifierhöhung. Die meisten Konsumenten haben das als einen Schlag ins Gesicht empfunden.

Man entschuldigt die geplante Tarifierhöhung mit dem Hinweis auf den Leistungsauftrag. Ich möchte betonen: Wenn man Leistungsauftrag so versteht, dann bedeutet das Leistungsaufbauauftrag, und es bedeutet, dass man Leistungsauftrag als ein recht statisches Moment begreift. Ich bin der Meinung, man muss unter Leistungsauftrag etwas Dynamischeres verstehen. Der rein betriebswirtschaftliche Horizont muss erweitert werden zu einem volkswirtschaftlich, also gesamtwirtschaftlich relevanten. Aus dieser Sicht kommen dann auch weitere Aspekte wie Umwelt, Energieverbrauch usw. zum Tragen.

Der SBB-Verkehr steht vor allem preismässig in harter Konkurrenz mit dem privaten Verkehr. Diese Konkurrenz muss uns dazu zwingen, zuerst bessere Leistungen, mehr Attraktivität zu erbringen, dann allenfalls kann man wieder über Tarifierhöhungen sprechen. Die SBB brauchen aber dringend neue Mittel. Es ist lächerlich, daran zu denken, dass man mit diesen 50 Millionen Tarifierhöhungen etwas erreichen kann. Man deckt nur die Teuerung. Die SBB brauchen eigentlich neue Mittel. Wir müssen sie stützen, und wir müssen neue Mittel finden; da haben wir ja konkrete Vorschläge in der Landesring-Volksinitiative. Es ist also lächerlich und kontraproduktiv, durch eine Tarifierhöhung mickrige 50 Millionen herauszuschinden auf dem Buckel des Konsumenten und dann Gefahr zu laufen, dass man wieder ein paar Kunden verliert.

«Der Kluge reist im Zuge.» Denken Sie daran! Um die Klugen im Zuge zu behalten, lehnen wir die Tarifierhöhung ab und sind für Rückweisung des Budgets.

M. Ruffy: Etant donné que dans la discussion d'entrée en matière nous étudions aussi bien le budget 1985 que le plan à court terme 1986 à 1987, je voudrais insister sur un cas qui me semble être en contradiction avec les déclarations contenues dans le document «Plan à court terme 1986 à 1987». On lit effectivement dans ce document, à la page 25, que «dans le secteur de la communication, les CFF exprimeront leur manière de penser et d'agir. Les mesures prises en matière de communication seront destinées à améliorer l'image de marque du rail et à encourager en particulier le trafic à longue distance, le trafic touristique et le trafic des voyages d'affaires». Nombreux sont les orateurs qui, aujourd'hui, se sont exprimés sur le fait que l'on va supprimer des lignes régionales. Pour ma part, je voudrais souligner une situation qui, à mon avis, mériterait une modification rapide et c'est la raison pour laquelle je vous présente ce problème aujourd'hui dans le cadre de la discussion d'entrée en matière. Il s'agit en fait de remédier aux inconvénients liés à la substitution du TGV au TEE sur la ligne Paris-Milan. En fait, il s'agit de rétablir les prestations de l'ancien TEE.

Aujourd'hui, les voyageurs qui se rendent de Paris à Milan et empruntent le TGV doivent changer de train à Lausanne. De plus, tous les touristes, et ils sont nombreux surtout l'hiver, qui se rendent de Paris dans les stations valaisannes et vaudoises, sont forcés de changer de train à Lausanne et risquent, à ce moment-là, d'être victimes de difficultés de transbordement et autres.

Il en va de même pour les voyageurs qui font le voyage en sens inverse et qui sont très souvent victimes de ruptures de correspondance liées au retard des trains. Il y a donc un intérêt à supprimer les ruptures dans le transport et les inconvénients liés au retard des différentes lignes.

Nous serions ainsi amenés à prendre une décision très rapide en ce qui concerne le transport entre Paris et Milan. La première des décisions à prendre serait en tout cas d'assurer en fin de semaine une liaison rapide entre Paris, avec le TGV, et les stations vaudoises et valaisannes, c'est-à-

dire au moins jusqu'à Sion. Pour comparaison, je cite, en passant, le fait que la SNCF assure à partir des grands centres urbains jusque dans les stations françaises de montagne, en fin de semaine, des transports directs. Dans un second temps, il faudrait prévoir, en tout cas pour le changement d'horaire de 1987, le rétablissement d'une liaison Paris-Milan par des rames capables de circuler avec le courant du réseau italien et naturellement en essayant d'éviter les inconvénients de la forte humidité qui règne dans le tunnel du Simplon.

En éliminant les transbordements à Lausanne, en supprimant les ruptures de correspondance lors des retards, en accélérant la vitesse des chemins de fer sur le réseau valaisan en montant la vitesse de 140 à 160 kilomètres à l'heure, on pourrait rendre cette ligne concurrentielle de celle qui relie aujourd'hui Paris à Milan via Lyon avec le TGV et par l'Intercity Lyon-Turin-Milan. De cette manière, ce grand axe connu depuis très longtemps et qui a pour nom «l'axe lotharingien» reprendrait, grâce à une politique dynamique des CFF, la place qu'il doit avoir dans le réseau des communications européennes.

Steinegger: Ich möchte Sie bitten, die verschiedenen Rückweisungsanträge abzulehnen. Ich erlaube mir, Ihnen vier Überlegungen vorzustellen:

1. Die Tarifbildung gehört zum unternehmerischen Bereich der SBB. Es ist unzulässig, wenn wir bei jeder Gelegenheit aus dem Hüftgelenk heraus in diesen unternehmerischen Bereich hineinschiessen. Die Führungsstruktur der SBB ist kompliziert genug, wir brauchen nicht auch noch dauernd hütt oder hott zu sagen. Die SBB gehen aufgrund ihrer Erfahrung davon aus, dass mit der Tarifierhöhung eine Ertragssteigerung erreicht werden kann, ohne dass grössere Verkehrsverluste eintreten. Wir dürfen uns jetzt nicht als Marketing-Gurus aufführen, die alles besser wissen, sonst könnten wir ja die Marketing-Abteilung der SBB wieder abschaffen. Ich frage Sie: Haben Sie je eine Tarifanpassung erlebt, bei welcher der Zeitpunkt als günstig bezeichnet worden ist?

2. Wir sind rechtlich nicht kompetent, direkt in die Tarifierhöhungen hineinzureden. Gemäss dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen obliegt uns die Genehmigung der vom Bundesrat aufzustellenden allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung. Diesen Bundesratsbeschluss haben wir 1981 genehmigt. Wenn Sie also seriöse Umweltpolitik betreiben und sich an die gesetzliche Ordnung halten wollen, dann müssen Sie andere Instrumente verwenden als diese Rückweisungsanträge.

3. Sie leisten dem Umweltschutz langfristig keinen Dienst, wenn Sie den SBB jede Ertragssteigerung verweigern. Umweltschutz wird durch eine langfristige Attraktivitätssteigerung der Bahn, durch Verbesserung der Infrastruktur und des Rollmaterials betrieben. Wir müssen investieren und nicht konsumieren. Mit veraltetem Rollmaterial und mit Kurvenradien aus dem letzten Jahrhundert können Sie keine Umweltschutzpolitik betreiben, auch wenn Sie die Betriebskosten über den Defizitbeitrag des Bundes abdecken. Die Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel – gerade der vorliegende Fall zeigt dies – hängt ja nicht davon ab, ob wir im Monat drei Bier weniger trinken können, weil sich die Kosten des Abonnements erhöht haben. Entscheidend ist die Attraktivität des Verkehrsmittels; notwendig ist ein Investitionsprogramm.

4. Es gibt keinen Umweltschutz zum Nulltarif. Auch die Rückweisungsanträge führen zum Griff in die eigene oder in fremde Taschen. Statt die Transportkosten am Billettschalter zu bezahlen, zahlen wir dann mit unseren Steuern, nämlich über das vom Bund zu tragende Defizit der SBB. Auf diese Weise subventionieren wir das Auseinanderfallen von Wohnort und Arbeitsort, also den Agglomerationsverkehr, was ökologisch mindestens problematisch ist. Auf diese Weise lassen wir auch die nächste Generation bezahlen; denn wir produzieren ja im Bund immer noch Defizite. Ein derart wohlfeiler Umweltschutz ist Augenwischerei.

Hubacher: Herr Steinegger sagt, eine solche Politik sei Augenwischerei. Ich weiss, dass wir hier in einer etwas schwierigen, kompetenzmässig schwierigen Situation stecken. Zum Teil ist diese Politik das Resultat unserer Beschlüsse. Ob die Resultate dann richtig interpretiert oder allenfalls sehr eng praktiziert werden, ist offenbar die Streitfrage. Aber Herr Steinegger, ich möchte jetzt dort weiterfahren, wo Sie aufgehört haben: Ich vermute, dass wir uns zu wenig überlegen – wir haben meistens das Generalabonnement, wir gehören zu den Privilegierten –, was es für den Bahnkunden bedeutet, vom Auto wirklich in die Eisenbahn umzusteigen. Ich bin vorigen Montag mit meiner Frau und meiner Tochter von Basel nach Bern gefahren und habe gesehen: das Billett Basel-Bern retour kostet zweimal 61 Franken, macht 122 Franken für zwei Personen. Es kam natürlich sofort die Reaktion, vor allem der Jüngeren aus unserer Familie: Das ist ja wahnsinnig teuer!

Wenn ich mir überlege, dass fast jedermann eben über ein Auto verfügt, das er nicht in der Garage stehen lassen will, sondern brauchen will, dann ist der Anreiz, das Auto einmal zu Hause lassen, nicht genügend, weil er ja nicht Bahnabonnent ist. Die Abonnements sind relativ günstig, das gebe ich zu. Der Einzelbillettpreis für den Bahnfahrer ist zu hoch. Eigentlich sagt auch das Personal, wenn es oft mit leeren Zügen herumfährt: Der Preis ist wahrscheinlich zu hoch.

Da frage ich mich: Was wäre das für eine Politik, die das zur Verfügung stehende Angebot besser ausnützen könnte? Da hat wahrscheinlich der geniale Gottlieb Duttweiler mit seinem Migros-Prinzip halt schon eher den Schlüssel gefunden, indem er niedrige Preise, hohe Umsätze, geringe Zwischenmargen propagiert und eigentlich einem erfolgreichen Prinzip damit auch zum Durchbruch verholfen hat.

Am Dienstag dieser Woche sendete das CH-Magazin eine Diskussion über diese Bahnprobleme. Da ist der Direktor der schwedischen Staatsbahnen gefragt worden, wie er zum Erfolg gekommen sei, weil die schwedischen Staatsbahnen zumindest – vielleicht auch nur vorübergehend, ich weiss es nicht – aus den roten Zahlen gefahren sind. Wir müssen uns vielleicht auch überlegen, was zu ändern ist an unseren etwas eingefahrenen Überlegungen. Herr Steinegger hat das gesagt, was wir alle bis jetzt gesagt haben: Die SBB brauchen halt diese Einnahmen, man muss investieren und nicht konsumieren. Aber, Herr Steinegger, die Schweden haben genau das praktiziert, was wir in Basel jetzt als unerwarteten Erfolg feiern. Die Basler Verkehrsbetriebe haben ein Umweltabonnement für 35 Franken im Monat angeboten. Entgegen allen bisherigen bürokratischen Schikanen war es ein grosser Wurf. Es braucht kein Formular zum Bestellen, keine Photographie zum Aufkleben, jeder-mann in der Familie kann es brauchen, es ist allgemein gültig, es ist preisgünstig, es deckt die Region ab – und siehe da: Es ist ein grosser Erfolg geworden und hat grössere Mehreinnahmen gebracht als ursprünglich geplant. Man sagt heute schon: Man hat etwa 10 000 bis 15 000 Automobilisten zum Umsteigen bewegen können.

Das kann man nur mit attraktiven Tarifen, und da meine ich eben, dass die Politiker und vor allem der Bundesrat und die SBB so nicht weitermachen können, wenn man derart hohe Einzelbillettpreise erheben muss, wie das heute der Fall ist. Damit kann man – breit gesehen – nie Leute zum Umsteigen bringen, weil der Schock des hohen Preises wieder zum Auto zurückführt. Das habe ich jetzt am Montag bei meiner Tochter gesehen. Ich musste sie wirklich überreden, das nächste Mal wieder mit der Eisenbahn nach Bern zu fahren. Dieses Problem, Herr Steinegger, haben wir nicht gelöst. Ich glaube, der Rückweisungsantrag bedeutet, dass wir uns einmal überlegen: Kann man einfach weiterhin brav die Teuerung ausgleichen und die Eisenbahn so weiterfahren lassen? Sie kommt so nicht ans Ziel.

Humbel: Gestatten Sie, dass ich zur Schliessung von Bahnhöfen und Stationen einige Bemerkungen anbringe. Es geht ja bei diesem Problem um Mehr- oder Mindereinnahmen für unsere SBB-Kasse und vornehmlich auch um die Frage, auf welche Art und Weise wir unser Volk zum Umsteigen auf

den Regionalverkehr veranlassen oder sogar indirekt zwingen können. Ich bin der Meinung, dass der Weg, den die Generaldirektion der SBB beim Schliessen von Stationen und Bahnhöfen einschlägt, nicht richtig ist.

Wie soll man denn vorgehen? fragen wir uns. Ich möchte eine kleine, bescheidene Möglichkeit aufzeigen: Wenn bei einer Bahnstation die Billetteinnahmen in einem Missverhältnis zu den Stationskosten stehen – das wird wahrscheinlich bei vielen der Fall sein –, sollte diese Station nicht kurzerhand geschlossen werden, sondern vorerst sollte man mit den Behörden der betreffenden Gemeinde und Region Kontakt aufnehmen und mit ihnen nach echt schweizerischer Art reden.

Dann sollte man der Bevölkerung eine Chance geben. Die SBB würden während eines Jahres, als Probezeit quasi, einen bestimmten Prozentsatz Billetteinnahmen im Verhältnis zu den Kosten der betreffenden Bahnstation verlangen. Wird dieser Prozentsatz eingehalten, dann müsste man der Bevölkerung eine Bewährungszeit von vielleicht zwei bis drei Jahren geben. Erst wenn während Probe- und Bewährungszeit die von den SBB verlangten Limiten nicht eingehalten werden können, aber wirklich erst dann, sollte man die Bahnstation schliessen. Zugegeben: man kann natürlich der Schliessung Vorschub leisten, indem man die Limiten bzw. Prozentsätze hoch ansetzen würde.

Ich will jetzt nicht gleich behaupten, das sei das Wunderrezept, auch nicht das Ei des Kolumbus, um die SBB in die schwarzen Zahlen zurückführen zu können. Aber immerhin könnte das aufgezeigte Vorgehen eine Rechtfertigung der SBB-Generaldirektion für eine allfällige Schliessung von Bahnhöfen und Stationen sein. Ich weiss nicht, ob die SBB ein solches Vorgehen schon einmal gewährt haben; wenn ja, würde es mich interessieren, wie der Erfolg der SBB war. Hat es eingeschlagen oder war es ein Misserfolg?

Im Zusammenhang mit der geplanten Schliessung des Bahnhof Schinznach-Dorf im Kanton Aargau habe ich letzte Woche einen Vorstoss eingereicht, um dem Bundesrat bzw. der Generaldirektion SBB die Gelegenheit zu geben, auch im Aargau einmal einen solchen Versuch zu starten. Die SBB gehören ja uns allen, dem gesamten Schweizervolk und seinen Gästen; also soll dieses Volk stärker an seine eigene Bahn gebunden werden können.

Ich bitte Herrn Bundespräsident Schlumpf, noch kurz zu diesem Problem unter dem vorgebrachten Aspekt Stellung zu nehmen. Welche Aktionen wurden bzw. werden noch unternommen? Nimmt man mit den Behörden Kontakt auf? Wie wird die Bevölkerung angesprochen?

Frau Fankhauser: Nach dem Votum von Herrn Steinegger muss ich mich doch fragen, was wir zu diesem Budget noch zu sagen haben, wenn es nicht einmal mehr erlaubt ist, das Budget zurückzuweisen!

Die Frage der Tarifierhöhung oder des Verzichts darauf muss meiner Meinung nach an deren Bedeutung im Volk bemessen werden. Dass die Tarife eine Bedeutung für die Benützung des öffentlichen Verkehrs haben, bewiesen unter anderem die Basler und Baselbieter Verkehrsbetriebe. Dort hat sich die Regierung lange gegen tarifliche Massnahmen gesperrt, bis sie dann doch selber die Idee aufnahm. Die Erfahrungen haben gezeigt – das hat Helmut Hubacher schon dargelegt – dass psychologisch enorm viel Positives erreicht worden ist.

Die Frage der Tarifierhöhung ist aber auch eine Frage der Relationen. Voraussichtlich sind es 28 Millionen Mehrausgaben für eine allgemeine Verzichtserklärung auf Tarifierhöhungen für 1985; zumindest sind es 8 Millionen für einen gezielten Verzicht an Aufschlägen bei Pendler-, Schüler- und Lehrlingsabonnements; voraussichtlich, weil wir noch nicht wissen, ob die positiven Auswirkungen einiges wettmachen könnten. Diese Zahlen möchte ich in Relation bringen zu all diesen Millionen, die wir sonst ausgeben. Ein genereller Verzicht auf die Tarifierhöhung ist mehr als wünschbar. Der Verzicht auf eine Tarifierhöhung ist aus umweltpolitischen Gründen, das haben wir schon gehört, aber auch aus staatspsychologischen Gründen notwendig.

Eine Tarifierhöhung im jetzigen Moment wäre eine Ohrfeige für die treue Kundschaft und eine Stacheldrahtsperrung für neue, potentielle SBB-Benützer und -Benützerinnen.

Könnte sich der Rat nicht durchringen, auf eine Tarifierhöhung generell zu verzichten, aus welchen Gründen auch immer, dann bitte ich Sie, doch mindestens die Pendler, die Schüler und die Lehrlinge zu schonen. Ich werde später bei der Begründung des Eventualantrages darauf zurückkommen. Wir haben das nächste Jahr das internationale Jahr der Jugend; ausgerechnet in diesem Jahr wollen wir einmal die Ausbildungsbeiträge kürzen und zweitens die Abonnementspreise für Schüler und Lehrlinge erhöhen! Das genau meinte ich vorgestern, als ich die Zweifel der Bevölkerung an unserer Finanzlogik angemeldet habe.

Die SBB können noch vieles tun, um kundenfreundlich zu sein. Es ist klar, dass der Verzicht auf eine Tarifierhöhung nicht genügt, um eine Wende in der gesamten Politik herbeizuführen. Neben dem Bereitstellen von Disco-, Kindergarten- und anderen Gadgetwagen sollten sich die SBB auch ein wenig für andere Anregungen öffnen. Manchmal habe ich den Eindruck, dass die SBB-Leitung sich hinter den Politikern verschanzt und dafür die Politiker sich hinter der SBB-Leitung verstecken. Wir sollten endlich aufhören mit diesem Katz-und-Maus-Spiel und für die Gesamtpolitik die Verantwortung übernehmen.

Ich möchte zum Schluss noch einige Anregungen anbringen: Vielleicht wäre es gut, wenn die SBB ein Familien-Generalabonnement einführen würden. Ich habe heute ein entsprechendes Postulat deponiert. Es wäre wahrscheinlich auch sehr wünschbar und gut, auf bestimmten Strecken den Halbstundentakt einzuführen oder dafür zu sorgen, dass man weniger umsteigen muss. Denn man kann zum Beispiel nicht von Basel nach dem Flughafen oder nach St. Gallen fahren, ohne umzusteigen; auch die Berner müssen auf ihrer Fahrt nach Chur umsteigen. Solche Anregungen bitte ich aufzunehmen. Meinen Eventualantrag werde ich später begründen.

Pini: Ancora una volta il preventivo delle nostre ferrovie federali contiene, e non è più una sorpresa, l'amarezza dell'aumento delle tariffe, in un momento in cui tutti noi in questo parlamento, unitamente all'opinione pubblica svizzera, facciamo molto affidamento sulle possibilità di rinascita delle ferrovie come trasporto pubblico: soprattutto come sicura, certa e continua alternativa rispetto alla strade. Onorevoli colleghe e colleghi: io non vorrei che le critiche che stò per portare, suonino come eccessivo allarme su quello che è il presente e il futuro delle nostre ferrovie. Personalmente sono fiducioso che le ferrovie federali potranno uscire da questo momento di crisi, da questo momento di stallo, a condizione che noi crediamo ancora di dare a queste ferrovie una forza creativa, una possibilità di rilancio che non può essere consegnata, come ho sottolineato poc'anzi, nel solo atto «budgetario» di aumentarne le tariffe. On. signor presidente della Confederazione – in questo momento io non ho l'onore che mi ascolti, ma lo dico al plenum – io sono personalmente partecipante del travaglio del dipartimento dei trasporti per quanto attiene il settore specifico della ferrovia.

Ecco perché mi sento a disagio, oggi, di portare non solo una voce critica, ma anche un atteggiamento politico di rifiuto dell'attuale preventivo 1985; mi schiererò dunque a livello delle posizioni della minoranza. Voglio ricordare a questo consiglio che in vent'anni la strada ha tolto metà degli utenti e un terzo del volume delle merci alle nostre ferrovie. Le nostre ferrovie oggi mancano di forza competitiva. La forza competitiva della ferrovia rispetto alla strada è rappresentata dalle sue prestazioni in velocità, e anche dalla sua politica dei prezzi per servirsene. Due componenti che in questo momento, on. colleghi, purtroppo non appaiono davanti al nostro sguardo critico. Vogliamo che la strada a poco a poco inghiotta il traffico delle merci e delle persone? Io penso che questa non è la volontà né del Governo né del Parlamento; altra è questa volontà, e cioè quella di vedere finalmente le ferrovie dello Stato federale diventare una vera

forza alternativa alla strada, una vera e propria forza alternativa, anche da un profilo ecologico, ai bisogni del trasporto delle persone e delle merci. Non si investe abbastanza, a livello ferroviario, e vi cito alcune cifre: nel 1983 la ferrovia ha investito 730 milioni di franchi ma, attenti, dall'altra parte la strada ha investito ben 2,8 miliardi, e c'è di più; dal 1950 gli investimenti ferroviari si sono moltiplicati per sette, ma quelli della strada, si sono moltiplicati per venti.

Voi vedete la sproporzione dei rapporti solo nel quadro degli investimenti tra la strada da una parte e la ferrovia dell'altra. Forse vi sembrerà inaccettabile in questo momento di ricerca di equilibrio del bilancio delle ferrovie, quanto sto per affermare: le ferrovie hanno bisogno d'investire di più per diventare più veloci e dunque più competitive della strada e hanno bisogno di ritrovare soprattutto la via di una politica dei prezzi e delle tariffe che effettivamente sia seducente per la pubblica utenza. Per queste brevi considerazioni, on. signor presidente della Confederazione, cari colleghi, io aderisco alle conclusioni e alla proposta della minoranza della commissione.

Reimann: Die Absicht der SBB, die Tarife im Personenverkehr zu erhöhen, hat in der Bevölkerung, vor allem bei den Bahnbenützern, äusserst negative Reaktionen hervorgerufen. Als Parlamentarier werden einem wenig schmeichelhafte Briefe in dieser Angelegenheit zugestellt. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund hat sich auch gegen die Tarifierhöhung ausgesprochen.

Ich glaube kaum, dass man die defizitäre Situation der SBB mit Tarifierhöhungen ändern bzw. verbessern kann, im Gegenteil: Der Anteil der Bahnbenützer geht weiter zurück, und damit wird die Talfahrt der Bundesbahnen nur noch beschleunigt. Wir stehen heute vor einer völlig anderen Situation als noch vor 20 Jahren. Es gibt zwar heute noch einen Anteil der Bevölkerung, der auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist, weil kein privates Fahrzeug vorhanden ist. Diese Leute werden von jeder Tarifierhöhung ganz besonders betroffen, weil ihnen die Ausweichmöglichkeit fehlt. Dabei handelt es sich zum Teil um Mitbürgerinnen und Mitbürger in weniger guten wirtschaftlichen Verhältnissen, oder um Personen, welche zum Beispiel wegen eines körperlichen Gebrechens nicht in der Lage sind, ein Automobil zu lenken.

Der Anteil der Automobilbesitzer hat jedoch in den letzten Jahren gewaltig zugenommen. Für diese Leute stellt sich die Frage nicht mehr, ob sie ein Auto kaufen oder die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen wollen. Das Auto ist so oder so vorhanden; man fragt sich vor jeder Fahrt höchstens noch, ob man den Zug oder das Auto benutzen will. In diesem Falle stellt sich die Rechnung anders, denn die Investition für das private Fahrzeug ist ohnehin getätigt und wird in der Vergleichsrechnung nicht mehr beigezogen. Es entsteht dadurch eine ungleiche Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Strasse. Diese Situation könnte uns gleichgültig sein, wenn wir nicht ein fundamentales Interesse daran hätten, eine weitere Zunahme des Strassenverkehrs zu verhindern. Die Gründe sind bekannt, ich brauche nicht mehr darauf einzutreten. Wenn es uns damit ernst ist, müssen wir etwas unternehmen, um das weitere Umsteigen von der Schiene auf die Strasse zu erschweren. Mit Tarifierhöhungen ist dies wohl kaum möglich. Vielmehr sollten die Anstrengungen, die Bahnbenützung attraktiver zu gestalten, verstärkt werden. Wir müssen uns das auch etwas kosten lassen. Ein attraktives Angebot bei konkurrenzfähigen Tarifen könnte die Frequenz verbessern. Das Defizit der SBB, welches nach 1974 einsetzte, entstand nicht wegen zu niedrigen Tarifen, sondern durch die Abnahme der Frequenz und weil die Züge mit halbleeren Wagen herumfahren.

Ich empfehle Ihnen deshalb, die Tarifierhöhungen abzulehnen und den SBB die Möglichkeit und die Gelegenheit zu geben, durch ein entsprechendes Leistungsangebot die Attraktivität des Schienenverkehrs zu verbessern.

Ammann-St. Gallen: Die Botschaft des Bundesrates, noch vielmehr aber der Kurzfristplan 1986/87 zeigen erneut die

verhängnisvolle Unbeweglichkeit und Inkonsequenz der bundesrätlichen Verkehrspolitik. Ausser den erfreulichen Ergebnisverbesserungen aufgrund des Aktionsprogrammes 1982-1984 herrscht einmal mehr totale Resignation und Stagnation. Nach den Prognosen der Regierung soll sich weder bei den Investitionen noch bei den Betriebsleistungen, noch beim Verkehrsvolumen etwas Entscheidendes ändern. Damit gelingt es zwar, das Restdefizit der SBB zu stabilisieren; die Defizite bei den sogenannten sozialen Kosten, d. h. das Waldsterben, die Gebäudeschäden, aber auch die fatalen Folgen für die Volksgesundheit nehmen jedoch weiter zu.

Nach wie vor wird nur Finanz-, keinesfalls aber Verkehrs-, Umwelt- und Energiepolitik betrieben. Diese fehlende Gesamtschau wird fraglos den sich bereits abzeichnenden allgemeinen Umweltkollaps beschleunigen. Verantwortlich dafür ist eindeutig das von Bundesrat und Parlamentsmehrheit selbstgeschneiderte Korsett des Leistungsauftrages, der sich in seiner einseitigen betriebswirtschaftlichen Ausrichtung immer mehr zu einem eigentlichen Kunden-Abwimmelungsauftrag entwickelt.

Niemand in diesem Saal kann behaupten, man habe es damals eben nicht besser gewusst. Ich habe 1981/82 bis zum Umfallen für die Verbesserung dieses Leistungsauftrages gekämpft, vor allem mit umwelt-, energiepolitischen und gesamtwirtschaftlichen Argumenten. Sie können das in den damaligen Protokollen nachlesen bis zur Differenzbereinigung. Allein, man folgte damals lieber den Schälmeien, die das Heil der unternehmerischen Freiheit verkündeten. Dieser Weg führte in direkter Linie zum heutigen Malaise der verkehrs- und tarifpolitischen Sachzwänge.

Die umweltfeindliche und gesamtwirtschaftlich schädliche Ideologie des Leistungsauftrages erzwingt auch dann noch Tarifierhöhungen, wenn diese vom Markt gar nicht mehr akzeptiert werden. Der ständige Rückgang der Verkehrsanteile der Bahnen und nicht zuletzt die vielzitierte Bettagsaktion zeigen, dass bei den Tarifen die Reizschwelle erreicht ist.

Auch die Generaldirektion der SBB, die einst mit dem forschenden Schlachtruf auszog, es sei nicht ihre Aufgabe, die Züge zu füllen, sondern die Kassen, ist inzwischen recht kleinlaut geworden. Wir können aber den SBB daraus nicht einmal einen Vorwurf machen. Sie tun ja nichts anderes als ihre unternehmerische Pflicht gemäss Leistungsauftrag. Es ist nicht Aufgabe der SBB umzudenken, sondern jene des Parlamentes und des Bundesrates. Der unternehmerische Part wird von den SBB gespielt. Wo aber bleibt der Beitrag der politischen Instanzen? Denken wir nur an die fehlenden Rechtsgrundlagen der koordinierten Verkehrspolitik, des Transportgesetzes und der Treibstoffzollvorlage, die sich leider auf der politischen Ebene allesamt als sehr wenig konsensfähig erweisen.

Ich rede hier nicht einer Billig-Jakob-Politik das Wort. Der Teuerungsausgleich ist auch den Bahnen grundsätzlich zuzugestehen. Mit den vergangenen übersetzten Tarifierhöhungen entsprechende Rückstände aus den siebziger Jahren aufzuholen, war aber angesichts der verhängnisvoll zunehmenden Umweltschäden verfehlt. Für fixkostengeplagte Automobilisten sind die SBB heute zu teuer. Landesweit ist nun eine verbesserte Akzeptanz für ein höheres Restdefizit der SBB festzustellen. Das ist der Preis für die unverzichtbaren Leistungen der Bahnen zugunsten des Umweltschutzes. Da die Abgeltung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistung heute aber noch nicht vorgesehen ist, müssen wir politisch entscheiden. Der Kampf an der Umweltfront lässt uns keine andere Wahl. Appelle an die Vernunft oder gar polizeistaatliche Verbote versprechen keinen Erfolg. Es gilt, wie bei den Treibstoffzöllen und in vielen Kantonen bei den Motorfahrzeugsteuern, umweltfreundliches Verhalten zu belohnen und umweltschädliches Verhalten stärker zu belasten. Das erfordert den Verzicht auf die vorgesehene Tarifierhöhung und den geplanten Abbau von Regionalzügen.

Es geht um unsere Glaubwürdigkeit. Setzen wir ein Zeichen und weisen wir dieses Budget zurück.

Wick: Wir stehen vor der Tatsache, dass ein immer stärkeres Umsteigen auf das Automobil – obwohl wir das eigentlich alle bedauern – erfolgt. Wir sollten nun, bevor wir eine Therapie beschliessen, eine Diagnose stellen.

Warum steigen denn die Leute aufs Automobil um? Einen ganz wichtigen Grund habe ich heute überhaupt noch nicht gehört: unsere mangelnde, ungenügende Raumplanung in der Vergangenheit, die zu einer sehr starken Zersiedelung unserer Baustrukturen, unserer Wohnstrukturen geführt hat. Damit bleibt dem Mitbürger, der irgendwo in einer dieser Streusiedlungen wohnt, eigentlich gar nichts anderes übrig, als ein individuelles Fahrzeug zu benützen. Dies ist die Hauptursache des Umsteigens von der Bahn auf das Auto.

Dann haben wir einen zweiten Grund: Wir haben mit sehr grossem Aufwand ein ausgezeichnetes Strassennetz zur Verfügung gestellt, das für den Neubenutzer eines Autos gratis dasteht. Er hat nichts dazu beigetragen. Es wird schon immer gesagt, die Automobilisten hätten das Strassensystem bezahlt. Das stimmt schon, aber ein Neubenutzer des Automobils hat nichts daran bezahlt, und er kann das sofort in der vollen Ausdehnung benützen. Das ist ein zweiter Grund zum Umsteigen von der Bahn auf das Automobil.

Der dritte Grund – etwas, das man auch nicht gerne wahrhaben will –: Es wurde darauf tendiert, dass das Autofahren ständig billiger wurde. Der Grund liegt also nicht in der Verteuerung der SBB. Wenn man die Tarife der SBB auf den Konsumentenschutz bezieht, oder erst recht auf den Lohnkostenindex, kann man eindeutig zeigen, dass auch das SBB-Fahren stetig billiger geworden ist. Wenn man aber jetzt das SBB-Fahren mit dem Autofahren vergleicht, dann ist es teurer geworden. So wird heute gerechnet.

Wir haben also zwei Hauptgründe: die Streusiedlungsweise und das ausgezeichnete Strassennetz.

Die Frage: Was wollen wir machen? Wie können wir diesem Trend Einhalt gebieten? Wir müssen bei diesen Hauptursachen anfangen.

Erstens müssen wir den Automobilisten dazu bringen, dass er ein schlechtes Gewissen bekommt, wenn er Automobil fährt, weil das eben umweltbelastend ist. Wir machen aber alles, dass das nicht passiert. Lesen Sie den «Blick»! Dort steht immer die Aktion «Ich fahre sauber». Was heisst das schon? Das heisst, dass man nicht mehr Dreck ausstösst, als für den betreffenden Motor unbedingt nötig ist; sauber ist das noch lange nicht.

Dann kommen wir mit dem Katalysator. Katalysatoren sind relativ sauber, aber zuerst muss man mit ihm einmal 10 km gefahren sein, bis der Katalysator die nötige Betriebstemperatur erreicht. Wenn Sie also in einer Agglomeration herumtuckern, dann fahren Sie überhaupt noch nicht sauber, folglich ist auch das nur eine Art von modernem Ablassgeschäfft, das uns von unseren Sünden befreien soll.

Ist es eine Therapie, wenn wir den SBB-Tarif verbilligen? Es ist nicht falsch, wenn wir das machen, aber einen wesentlichen Umsteigeeffekt werden wir damit nicht erreichen, weil wir die Hauptursachen damit nicht in den Griff bekommen. Die Hauptursache – habe ich bereits gesagt – ist die Streusiedlung. Wenn wir nicht energisch an die Behebung dieser Ursache gehen, wenn wir nicht dafür sorgen, dass nun der Raumplanung vermehrt Bedeutung zugemessen wird, dass der weiteren Zersiedelung unseres Landes Einhalt geboten wird, dann werden wir in diesem Bereich gar nichts erreichen. Deswegen kann ich nicht anders, als mich bei diesem Geschäft der Stimme enthalten, da ich überzeugt bin, dass weder der eine noch der andere Weg überhaupt aus dem Dilemma führt.

Ammann-Bern: Ich möchte hinweisen auf meine seinerzeitige Interpellation vom 21. Juni 1984 in Sachen Einfluss der Teuerung auf die Staatsrechnung und auf deren schriftliche Beantwortung durch den Bundesrat. In der gegenwärtigen Diskussion um die Tarifierhöhungen ist es sicher nützlich, den Einfluss der Teuerung auf die SBB-Defizite einmal näher unter die Lupe zu nehmen. Die Hauptschwierigkeiten entstehen nämlich ganz eindeutig wegen dem unglückli-

chen Finanzierungsplan der Personalfilfskasse der SBB, der sogenannten PHK.

Verschiedentlich habe ich schon darauf hingewiesen, dass bei einer Lohnerhöhung von 1 Prozent, aus irgendwelchen Gründen, die Folgekosten für die SBB rund dreimal grösser sind, je nach der Teuerung. Dieser Faktor ergibt sich sowohl bei einer detaillierten Analyse der einzelnen Komponenten als auch indirekt aus dem interessanten Bericht von Professor Bühlmann über die EVK und PHK, der im Auftrag des Bundesrates erstellt worden ist.

Nachdem die Personalkosten laut Voranschlag der SBB fast 60 Prozent des Gesamtaufwandes für 1985 ausmachen, wirken sich die vorgenannten Verhältnisse für die Rechnung der SBB besonders dramatisch aus. Es wäre endlich an der Zeit, dass die Regierung, der Verwaltungsrat der SBB, aber auch die zuständigen Instanzen in der Verwaltung von diesen Tatsachen Kenntnis nehmen und die notwendigen Konsequenzen vorschlagen würden.

Jeder Parlamentarier kann sich relativ einfach die Auswirkungen der Teuerung auf die SBB-Rechnung schätzungsweise selbst ausrechnen. Ich habe es für Sie aufgrund der voraussichtlichen Rechnungsergebnisse 1984 gemacht. Gerne zeige ich interessierten Kollegen die einfache Rechnung. Hier erwähne ich nur das Schlussresultat: Bei unveränderten Verhältnissen im Personalbestand und den angebotenen Dienstleistungen sowie unter der Voraussetzung, dass man den SBB keine Tarifierhöhung zugesteht, wird in den nächsten Jahren – je nach zu erwartender Teuerung – folgendes stattfinden: Bei einer Teuerung von 2 Prozent werden die Ausgaben zwangsläufig um zirka 5,8 Prozent oder das Defizit um 134 Millionen Franken zunehmen; bei 3 Prozent Teuerung: Zunahme der Ausgaben um 8,3 Prozent oder des Defizits um 200 Millionen; bei 4 Prozent Teuerung: Zunahme der Ausgaben um 11,1 Prozent oder des Defizits um 268 Millionen; bei 5 Prozent Teuerung: Zunahme der Ausgaben um 13,9 Prozent oder des Defizits um 335 Millionen Franken.

Nachdem wir wahrscheinlich mit Teuerungsraten in dieser Grössenordnung in der Zukunft zu rechnen haben werden, ist es vollständig ausgeschlossen, beim heutigen Finanzierungsplan der Personalfilfskasse der SBB unsere Bahnen aus den immer grösser werdenden Defiziten herauszubringen, nachdem man ja nicht einmal bereit ist, dieser Bahn zu erlauben, ihre Tarife auch nur annähernd an die Teuerung anzupassen.

Da nützt auch der bestgemeinte Leistungsauftrag nichts. Rationalisierungsmassnahmen, auch der Abbau des Stückgutverkehrs haben einmalige Kostenreduktionen zur Folge, während sich der Effekt der Teuerung Jahr für Jahr zwangsläufig, ja sogar nach Gesetz auswirkt. Man sollte doch endlich an den zuständigen Stellen realisieren und zugeben, dass es vollständig ausgeschlossen ist, die SBB zu sanieren, wenn nicht der Finanzierungsplan ihrer Hilfskasse grundlegend geändert wird.

Nach meiner Überzeugung sollten wir die vorgesehene Tarifierhöhung unbedingt gutheissen. Es geht auch darum, die von der Hilfskasse versprochenen Leistungen einigermaßen sicherzustellen.

Ich bitte Sie deshalb, die Rückweisungsanträge abzulehnen; vor allem möchte ich jedoch den Bundesrat bitten, dafür zu sorgen, dass nun endlich der Finanzierungsplan der Personalfilfskasse der SBB, aber auch derjenige der Eidgenössischen Versicherungskasse auf eine vernünftige Basis gestellt wird. Beim Bund und namentlich bei der PTT sind nämlich die aufgezeigten Verhältnisse ganz genau gleich.

Frau Grendelmeier: Alle reden von den SBB, alle schimpfen auf die SBB – ich nicht. Ich habe nämlich einen Verdacht. Diese Tarifierhöhung zum heutigen Zeitpunkt ist dermassen dumm, dass es sich nur um eine Strategie handeln kann. Diese Strategie der SBB kann nur so gedeutet werden: Die Generaldirektion muss sich gesagt haben: Wir führen den Leistungsauftrag *ad absurdum* und provozieren somit absichtlich den geballten Volkszorn. Dieser Leistungsauftrag – so wie er jetzt von den SBB begriffen wird – ist doch

zum reinen Rentabilitätsgebaren verkommen. Ich würde sagen: er genügt noch nicht einmal den marktwirtschaftlichen Überlegungen, die diesem Auftrage eigentlich einmal zugrunde lagen.

Als leuchtendes Gegenbeispiel könnte man die Swissair erwähnen. Die sagte sich ebenfalls: «Rauf mit den Preisen!» Aber sie sagte noch mehr: «Auch rauf mit der Leistung!», und damit hat sie erreicht, dass sich sehr viele Leute sagen: «Der Klugere fährt mit der Flugere und nicht mehr mit dem Zuge.»

Die SBB machen genau das Gegenteil: Rauf mit den Preisen, runter mit der Leistung. Vor allem, wenn man nun ausgerechnet im Regionalverkehr – also da, wo man auf das Auto angewiesen ist – die Fahrpläne schmälern, kürzen will und das Angebot praktisch so unattraktiv macht, dass nicht einmal mehr die, die sich bisher mit dem Zuge fortbewegt haben, das weiterhin tun werden, sieht sich ein Automobilist nicht mehr veranlasst, sich umzubessern und auf den Zug umzusteigen.

Die SBB haben jedoch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Eine öffentliche Aufgabe, wie zum Beispiel die AHV; die hat eine soziale Aufgabe. Oder denken Sie doch an die Armee: Seit gestern spätestens wissen wir, dass die Rentabilität da keine grosse Rolle spielt...

Ich bin überzeugt, dass die SBB-Generaldirektion dem Parlament, aber auch der Bevölkerung, mit diesem unglaublichen Tarifaufschlag ausgerechnet jetzt beweisen will, dass wir mit dieser total verkehrten Verkehrspolitik das Unternehmen zwingen, sich umwelt- und konsumentenfeindlich zu verhalten: damit noch mehr Leute wütend werden, damit endlich etwas geschieht. Ich kann mir also nur vorstellen, dass dieser Tarifaufschlag der SBB zum eigenen Schutze gemacht wird, so absurd das tönt. Denn für so dumm, wie dieser Aufschlag ist, halte ich die SBB nicht.

Wir müssen spätestens 1986 merken, dass wir den falsch verstandenen Rentabilitätsauftrag in einen echten Leistungsauftrag umzuwandeln haben. Das würde letztlich heissen: «Runter mit den Preisen, rauf mit den Leistungen», damit die SBB wieder ein öffentliches Verkehrsmittel werden und nicht eine öffentliche Zumutung.

Der Rückweisungsantrag der LdU/EVP-Fraktion geht deshalb noch weiter als die anderen Anträge. Unsere Fraktion möchte mit einem ersten, bescheidenen Schritt jene Wende herbeiführen, die der ökologischen Bedrohung Rechnung trägt.

M. Magnin: A propos de l'augmentation des tarifs il a été fait état à cette tribune de diverses oppositions provenant notamment des syndicats, des milieux écologistes, des consommatrices et des consommateurs.

Quant à moi, je voudrais vous faire part d'une opposition qui sort du cadre de ces organisations que M. Jeanneret qualifierait sûrement de gauchistes. Il s'agit de celle du Grand Conseil de la République et Canton de Genève. Dans sa séance du 9 novembre 1984, il a adopté, à une forte majorité, une résolution proposée par un député démocrate-chrétien – je tiens à préciser que la gauche ne compte que trente-six députés sur cent au Grand Conseil genevois – qui constate que le nombre des voyageurs utilisant le chemin de fer diminue; que le coût du transport en chemin de fer toujours plus élevé est devenu dissuasif pour un grand nombre de personnes, notamment pour les familles, malgré les arrangements prévus pour cette catégorie de voyageurs; que seule une stabilisation des prix de transport, voire une diminution de ces tarifs, pourrait entraîner un choix valable entre la route et le rail, ce que chacun souhaite, pour des motifs de sécurité, d'économie d'énergie et j'ajouterais personnellement de protection de l'environnement; que l'adaptation du prix des billets des CFF à l'évolution du coût de la vie est une notion absurde.

Après cette énumération, la résolution demande au Conseil d'Etat d'intervenir vigoureusement auprès du Conseil fédéral pour qu'il s'oppose à la décision prise par le Conseil d'administration des CFF d'augmenter de 5 pour cent le prix des billets dès mai 1985. Il convient, au contraire, de deman-

der aux autorités de songer à de nouvelles mesures encourageant les individus et les familles à prendre le train plutôt que la route. De nombreux témoignages, ajoute la résolution, démontrent que de nombreuses personnes renoncent au train en raison du prix trop élevé des billets. Je rappelle encore une fois que cette résolution a été votée par une grande majorité du Grand Conseil genevois.

Si j'ai tardé à m'inscrire pour venir la présenter à cette tribune, c'est en pensant qu'éventuellement un collègue de l'auteur de la résolution, M. Grob, député démocrate-chrétien, serait venu la défendre ici. Comme ce n'est pas le cas, j'ai pris la décision de venir la présenter personnellement, d'autant plus que, par un oubli regrettable – semble-t-il – le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève ne l'a pas transmise au Conseil fédéral, ce que je vais faire tout à l'heure.

Cette résolution montre que l'opposition à l'augmentation des tarifs ne provient pas seulement des milieux de gauche, mais aussi des députés des partis bourgeois. C'est donc un problème qui ne se situe pas uniquement à gauche, mais bien dans de larges couches de l'opinion publique.

Bremi: Am 1. Oktober 1981 haben Sie mit einem Stimmenverhältnis von 119 zu 4 Stimmen dem Leistungsauftrag zugestimmt. Die 4 Stimmen stammen von freisinnigen, gewerblichen Vertretern – um Herrn Otto Fischer nicht namentlich zu nennen – und von einem Vertreter der CVP. Die Herren Ammann-St. Gallen, Birchler und Meier haben damals die begeisterte Zustimmung der geschlossenen, einstimmigen sozialdemokratischen Fraktion erklärt. Sie haben sich ausdrücklich zur Lösung der Gemeinwirtschaftlichkeit bekannt. Herr Meier hat damals ausgerufen: «Tut in Gottes Namen endlich etwas Tapferes und stimmt diesem Leistungsauftrag zu!» Herr Kloter hat mit seiner Zustimmung die Mehrheit des Landesrings vertreten. Er hat ausdrücklich gesagt, der Landesring sei der Meinung, dieser Leistungsauftrag «enthält alles, was es braucht, um die SBB jetzt wieder auf Vordermann zu bringen», und Herr Herczog hat eine programmatische Rede gehalten, mit der er seine begeisterte Zustimmung mit einem Dreipunkteprogramm vorgetragen hat. Nun kann man natürlich seine Meinung ändern und gescheitert werden; aber ich darf Sie, Herr Herczog, Herr Birchler und Herr Jaeger (Zwischenruf Jaeger: Das betrifft nicht mich!) darauf aufmerksam machen, dass nicht jeder, der seine Meinung ändert, das deshalb tut, weil er gescheitert geworden ist. Solche Meinungsänderungen können auch deshalb geschehen, weil Meinungen auch populäre Konsumgüter sind. Weil vor allem diese Redner das ganz entschieden vergessen haben, möchte ich Sie daran erinnern – ich schliesse mich hier dem Votum von Frau Grendelmeier an –, dass man diesen Leistungsauftrag auch *ad absurdum* führen, falsch interpretieren kann, wie Sie gesagt haben.

Wir haben damals primär einen politischen Auftrag erteilt; in der Rangfolge der Zielsetzungen haben wir an die Spitze ein politisches Ziel gestellt – das war das Neue daran –, nämlich die Abgeltung im regionalen Personenverkehr. Das war keine unternehmerische, sondern eine politische Zielsetzung. Entgegen dem, was heute beispielsweise Herr Jaeger gesagt hat, war das Hauptziel nicht ein unternehmerisches, sondern ein politisches; das hat er vergessen, vorsichtig gesagt. Das zweite, nachgeordnete Ziel war ein unternehmerisches.

Wenn ich jetzt etwas ökonomisch spreche, wird das Herrn Jaeger, wie ich hoffe, nicht ganz fremd sein. Wir haben damals die Ertragsoptimierung vorgeschlagen. Zu dieser Präferenzliste und zu dieser Ertragsoptimierung stehe ich auch heute noch völlig und ganz ungebrochen. Wir haben es der Unternehmung freigestellt, die Tarife zu erhöhen oder zu senken, allerdings mit dem Genehmigungsvorbehalt des Bundesamtes für Verkehr. Wir haben die Transportmenge freigegeben, nach oben oder nach unten. Und wir haben es der Unternehmung freigestellt, Linien zu eröffnen oder zu schliessen. Wenn also heute die SBB-Generaldirektion sagt, der Leistungsauftrag erzwingt eine Tarifierhöhung, so ist

das eine absurde, bequeme Fehlinterpretation des Leistungsauftrages. Man kann Missmanagement oder falsche Interpretationen nicht einfach hinter diesem Leistungsauftrag verstecken. Unternehmerische Freiheit beinhaltet eben auch unternehmerisches Risiko. Da kann man Fehler machen oder richtig handeln. Wenn heute, im Zeichen des Waldsterbens, der Leistungsauftrag neu formuliert werden sollte, würde ich ihn genauso formulieren und wieder die Unternehmung frei entscheiden lassen, in der Hoffnung, dass sie richtig entscheide und auch mehr Verkehr auf die Bahn bringe.

Jedenfalls hat mich diese Debatte überzeugt, dass man diese unternehmerische Freiheit den SBB geben und nicht hier beim Parlament vereinigen sollte. Allen Damen und Herren, die hier ein bisschen «Direktörchen» spielen und Einzelentscheide der SBB kritisieren wollen, sei gesagt, dass man eine Unternehmung von der wirtschaftlichen und politischen Bedeutung der SBB so nicht führen kann. Ich werde selbstverständlich für Eintreten auf dieses Budget stimmen. Ich bin weiterhin bereit, der Unternehmensleitung die unternehmerische Freiheit und auch das Vertrauen zu geben – selbstverständlich schliesse ich hier den Verwaltungsrat ein –; ich fordere aber auch alle diese Behörden auf, im Sinne dieses Leistungsauftrages zu handeln und ihn nicht falsch zu interpretieren.

Präsident: Herr Ammann-St. Gallen hat das Wort zu einer persönlichen Erklärung.

Ammann-St. Gallen: Herr Bremi hat vorhin verschiedenen Ratsmitgliedern unterstellt, sie hätten in der damaligen Debatte dem Leistungsauftrag mit grosser Begeisterung zugestimmt. Ich kann für meinen Teil nur festhalten, dass sich meine Begeisterung sehr in Grenzen hielt. Wir hatten zwar den Grundgedanken des Leistungsauftrages als politisches Ziel – zusammen mit der Umwandlung der Verschuldung in ein angemessenes Dotationskapital und der Anpassung der Abgeltung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen – begrüsst. Die überzogenen Zielvorgaben jedoch wurden von uns bis zuletzt bekämpft. Ich meine damit die volle Kostendeckung im Personen- und Güterverkehr. Diese Zielvorgaben sind denn auch hauptverantwortlich für die zu diesem Zeitpunkt und in diesem Ausmass so kontraproduktiven Tarifierhöhungen.

Aregger, Berichterstatter: Die geplante Tarifierhöhung hat – wie zu erwarten war – eine Debatte ausgelöst, die fast alle Bereiche der Politik gestreift hat. Ich will nicht zu allen zur Diskussion gestellten Themen Stellung nehmen, aber doch einige Stichworte rekapitulieren. Zum Beispiel die Trendwende: So ungleiche Exponenten wie Herr Jaeger und Herr Ruf sassen im gleichen Boot. Sie riefen nach einer Trendwende in der Verkehrspolitik. Nun muss ich aber doch beiden Votanten sagen, dass die Rückweisung eines SBB-Budgets, das eine Erhöhung um 1,5 Prozent der Gesamteinnahmen in Form einer Tarifierhöhung auf den Bahnbenützer abwälzen will, noch keine Trendwende bewirkt. Wenn die beiden Herren eine Trendwende auslösen möchten, dann bitte ich sie, sich einen schwergewichtigeren Antrag einfallen zu lassen.

Zum Verhältnis Bahn/Auto: Die Herren Bühler-Tschappina und Wick haben uns erläutert, das Bahnfahren werde immer teurer und das Autofahren immer billiger. Ich kann mir zwar diesen zweiten Teil der Aussage nicht recht erklären. Ich habe Ihnen nämlich einige Beispiele gegeben, die belegen, wie das Autofahren teurer wird: zum Beispiel die Benzinpreiserhöhung um 70 Prozent innert zehn Jahren, die Verteuerung der Neuwagen, die Erhöhung der Haftpflichtversicherung usw.

Herr Herczog hat mir deshalb sogar vorgeworfen, ich begründe die Tarifierhöhung der SBB mit dem Argument, auch das Auto sei teurer geworden. Es liegt da ein Missverständnis vor, Herr Herczog. Ich habe in meinem Votum gesagt, die Teuerung und andere zusätzliche Belastungen des Automobils seien vom Schweizer kommentarlos verkraf-

tet worden, währenddem die Bahntarifierhöhung enorm viel Staub aufwirble.

Noch ein anderes Stichwort von Herrn Herczog: die Bettags-Aktion. Das war eine Plauschaktion, ein Plauschtag. Es war eine gute Idee. Ich hoffe, dass die SBB noch andere gute Ideen haben werden; wir haben von einem «Jugendjahr 1985» mit Sondertarifen usw. gehört. Aber dieser «Fünfliber-Tag» war kein Gradmesser für eine zukünftige Tarifpolitik der SBB. Für einen Fünfliber fuhren am Bettag Leute plauscheshalber irgendwohin, selbst an Orte, an die sie gar nicht einfahren wollten.

Nun zu den Fahrplanfragen, zum Abbau der Regionalzüge: Herr Bircher, Herr Jaeger, Herr Seiler und Frau Grendelmeier haben davon gesprochen. Das Fahrplanverfahren ist gesetzlich geregelt. Die SBB schlagen vor, einige nicht gefragte Regionalzüge, die mit dem Taktfahrplan eingeführt worden sind, bei nächster Gelegenheit wieder zu streichen. Ich könnte Ihnen genau sagen, um welche Züge es sich handelt. Ich verzichte hier darauf – aber Frau Grendelmeier war zu voreilig und zu wenig informiert –, ich ziehe es vor, Ihnen zu sagen, wie viele Regionalzüge neu eingeführt werden sollen: 3 im Wallis, 3 im Jura, 3 im Knonaueramt, 6 im Raum Olten/Aarau und 15 im oberen Glattal. Diese neuen Züge entsprechen alle einem ausgewiesenen Bedürfnis. Sie werden unterschiedlich vom Montag bis Freitag oder am Samstag oder Sonntag eingeführt, überall dort, wo grosse Nachfrage herrscht. Gerade in Ihrer Region, Frau Grendelmeier, sind am meisten neue Regionalzüge vorgesehen. Ich habe Ihnen bereits gesagt, dass das Fahrplanverfahren gesetzlich geregelt ist und dass man in den Kantonen darüber sprechen kann.

Herr Meizoz brachte die Idee des Sonntagsbillets auf. Die Idee geistert immer wieder herum. Ich habe gehört, dass beim Personal nicht einhellig Freude über diese Idee herrscht. Herr Clivaz ist Mitglied der Verkehrskommission, ist Mitglied des Verwaltungsrates der SBB und zugleich Chef der Eisenbahner-Gewerkschaft, des Eisenbahner-Verbandes. Ich lese Ihre Leitartikel, Herr Clivaz, in der «Eisenbahnerzeitung» immer mit sehr grossem Interesse und ich schlage Ihnen vor, die Idee von Herrn Meizoz aufzunehmen und sie einmal zum Gegenstand eines Ihrer Leitartikel in der «Eisenbahnerzeitung» zu machen!

Zum Schwedenmodell: Herr Jaeger und Herr Hubacher haben davon gesprochen. Am Montag fand eine schlecht moderierte «Kassensturz»-Sendung zu diesem Thema statt. Es war offensichtlich, dass zwischen dem Fernsehredaktor des «Kassensturzes» und Herrn Direktor Latscha eine Spannung bestand.

Das Schwedenmodell weckte falsche Vorstellungen, nämlich: Schweden mache Gewinn, und Schweden mache Tiefpreispolitik. Man muss aber diese beiden Sachen auseinanderhalten. Der Gewinn der schwedischen Staatsbahnen in den Jahren 1983/1984 beruht auf einem neuen finanziellen Rahmen. Schweden hat eine Bilanzsanierung seiner Staatsbahnen durchgeführt! Es hat das gemeinwirtschaftliche Streckennetz von 53 auf 63 Prozent erhöht. Zudem nehmen die schwedischen Staatsbahnen seit 1983 nur noch auf Ausbauinvestitionen Abschreibungen vor und der Staat beteiligt sich direkt, teilweise oder ganz an Grossinvestitionen. Das zum Gewinn.

Das hat aber gar keinen Zusammenhang mit der schwedischen Tieftarifpolitik von 1979. Damals resultierte aus einer drastischen Tarifsenkung ein Mehrverkehr von 25 Prozent im ersten Betriebsjahr, der dann aber sukzessive wieder abflaute und zurückging. Von 1979 bis heute mussten die schwedischen Tarife wiederum – bei einer landesweiten Teuerung von 49 Prozent – um rund 80 Prozent erhöht werden. Wir haben also einerseits den Gewinn und andererseits eine bereits zu Ende gegangene Episode der Tiefpreispolitik.

Zur Tarifierhöhung: Eine teuerungsbedingte Tarifierhöhung, die nicht einmal die Hälfte der Personalmehrkosten deckt, ist vorgesehen. Frau Weber, wir brauchen die lächerlichen 50 Millionen, wie Sie sie nennen, als Beitrag an die höheren Löhne und besseren Sozialleistungen des Personals. Wir

brauchen für diesen Zweck noch 70 Millionen mehr aus Steuergeldern. Wir müssen die Besserstellung des Personals so oder so bezahlen. Ob wir sie, wie Herr Steinegger sagte, am SBB-Schalter oder über das Steueramt bezahlen, bleibt sich letztlich gleich. Aber immerhin darf diese teuerungsbedingte Tarifierhöhung von 5 Prozent doch nicht der Anlass zu solchen Dramatisierungen sein. Ein Billett von bisher 20 Franken wird ab 1. Mai 1985 neu 21 Franken kosten. Das ist das, was wir vorzunehmen gedenken. Die Dramatisierungen, die Herr Dünki und andere Redner ausgesprochen haben – wie «komplett quer in der Landschaft»; «Schlag ins Gesicht für Umsteiger, die sich als geprellt vorkommen», «Welle von Entrüstungen und Enttäuschungen» –, sind übertrieben. Sie sind eine Nummer zu gross, um diese Tarifierhöhung abzuschliessen! Ich empfehle Ihnen also, die Rückweisungsanträge abzulehnen und dem Budget zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: On a souvent dit que les CFF n'avaient pas d'idées. Or, si vous consultez les journaux d'aujourd'hui, vous constatez que les CFF ont tout de même des idées, puisqu'ils organisent, à Genève, des «lotos trains». En effet, des billets permettant d'aller aux sports d'hiver pourront être gagnés; ce sera donc là une façon de faire mieux connaître le train.

Soyons sérieux! Après 24 intervenants à titre personnel et 8 porte-parole de groupe, il y a lieu de faire le point. En fait, tout le monde est d'accord ou presque pour dire que la hausse des tarifs envisagée fait mal. Nous sommes également de cet avis mais, comme je l'ai mentionné dans mon rapport, ce n'est pas le moment d'intervenir à ce sujet. Il est vrai qu'avec un peu de diplomatie on aurait pu retarder cette hausse. Ce n'est, hélas! pas le cas. Le Conseil d'administration des CFF a pris la chose en main pour aller résolument de l'avant. Laissons-lui donc prendre ses responsabilités. Plusieurs orateurs acceptent tout à l'heure le budget avec résignation, voire sans enthousiasme. Il en est de même pour nous.

Parler du train, des CFF, c'est aussi aborder le sujet de l'environnement. C'est la mode, c'est normal. Toutefois, nous ne le ferons pas aujourd'hui, mais dans le futur, car ce train tant décrié nous aidera à combattre le mal des forêts; il restera seulement à savoir comment!

On a parlé aussi des trains régionaux. Or, le programme des CFF, qui entrera en vigueur l'année prochaine, en supprimera une partie, ceux, bien sûr, qui ne servent à rien. Par contre, nombre de trains seront ajoutés dans plusieurs points chauds de notre pays, où la demande est forte et tout particulièrement pour certains jours de la semaine. Par exemple, il y en aura 30 le vendredi, 34 le samedi, 9 le dimanche. Il y aura 3 trains régionaux supplémentaires en Valais, 3 dans le Jura, 3 à Knonau, 6 du côté Olten–Aarau, enfin 15 dans la région de l'Oberes Glattal–Uster.

Le problème de la désertion du rail au profit de la voiture a également été souligné. Il est assez normal que les jeunes de la nouvelle génération, lorsqu'ils ont atteint l'âge de 18 ans, désirent posséder leur propre véhicule. C'est pour eux un signe d'indépendance, une façon d'être remarqués, d'être arrivés. Ils pourront aussi se déplacer comme ils le voudront. On ne peut rien changer à ce mode de faire. Même une forte baisse du prix des billets de train n'apporterait aucune modification.

Il faut cependant relever que la hausse de 5 pour cent est faible. Elle ne causera pas d'énorme différence. Lors de l'achat d'un billet de 50 francs, il en coûtera 52 fr. 50.

Il a été question des chemins de fer suédois et des expériences qu'ils ont faites, et il a été constaté que ces expériences tournent en notre faveur. M. Schlumpf, président de la Confédération, vous donnera des détails à ce sujet, comme il vous expliquera que le train n'est pas plus onéreux que la voiture, compte tenu de tous les frais y relatifs, amortissement du véhicule et benzine compris.

En conclusion, je vous recommande de suivre la majorité de la commission, de rejeter la proposition de renvoi présentée par la minorité et de voter le budget des CFF 1985.

Bundespräsident Schlumpf: Die Herren Aregger und Massy haben über den Voranschlag Bericht erstattet. Die Diskussion im Rate hat sich eigentlich nur am Rande mit den Budgetproblemen beschäftigt, abgesehen von den Fragen bezüglich Regionalzüge und Tarife. Darüber wurde von den Herren Referenten das Wesentliche gesagt.

Die Tarifrfrage hat hier viel zu reden gegeben. Sie hat eine politisch aktuelle Seite; deshalb ist es tunlich, dass man sie im Parlament bespricht. Die Tarifrfrage hat aber auch einen grundsätzlichen Aspekt. Darauf wurde von einigen Votanten hingewiesen, vor allem von Herrn Steinegger.

Zur grundsätzlichen Frage: Wir haben eine Zuständigkeitsordnung, die in einem Bundesbeschluss festgelegt ist. Diese Zuständigkeitsordnung sagt ganz klar, wer für Tarifrfragen und auch für Tarifierhöhungen kompetent ist: Es ist nicht die Bundesversammlung, nicht der Bundesrat und auch nicht unser Departement, sondern es sind die Unternehmensorgane der SBB, also die Generaldirektion, der Verwaltungsrat, mit dem Genehmigungsvorbehalt durch das Bundesamt für Verkehr.

Dort hört die Stufenleiter der Kompetenzen auf. Ich möchte diesen grundsätzlichen Aspekt herausstreichen. Es öffnet Türen zu einer Politik, die nicht absehbar ist, wenn wir nur aus Gründen der politischen Aktualität Kompetenzen an uns ziehen.

Es wurde auf das Budgetrecht hingewiesen. Es stimmt, dass dieses in Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung festgelegt ist. Aber dieses Budgetrecht ist keine Generalkompetenz der Bundesversammlung. Das Budgetrecht beinhaltet die Kompetenz, Kredite für das kommende Jahr festzulegen, dies nach Massgabe der geltenden Rechtsordnung. Auch beim Budgetrecht gilt das Legalitätsprinzip. Zu diesem Legalitätsprinzip gehört nicht nur die Stellungnahme zur Frage, was in diesem Staate getan werden kann und muss, sondern auch durch wen. Dies gilt auch in allen anderen politischen Bereichen wie etwa im Sozialbereich und im Landwirtschaftsbereich. Da werden durch zuständige Stellen im Rahmen ihrer Kompetenzen gesetzeskonforme Entscheide getroffen und müssen nachher im Budget berücksichtigt werden.

Der zweite grundsätzliche Aspekt: Ich bin froh, dass Herr Bremi sich ganz am Schluss zum Leistungsauftrag geäussert hat. Er wurde kritisiert. Ich will mich zur Kritik im allgemeinen nicht äussern, aber es gilt auch hier dasselbe: Dieser Leistungsauftrag besteht; er ist geltendes Recht.

Es ist ein allgemeinverbindlicher Bundesbeschluss, und nichts und niemand vermag uns davon zu entbinden, unsere Tagespolitik nach den geltenden Rechtsgrundlagen auszurichten. Tagesaktualitäten dürfen keine Blankovollmacht sein, um abseits der Legalität politische Probleme zu lösen. Sie könnten unter solchen Umständen nicht erwarten, dass der Bundesrat noch bereit ist, eine Mitverantwortung zu tragen. Seit Jahren erinnern wir immer wieder daran, was dieser Leistungsauftrag ist, aber ohne Erfolg. Übrigens ist dieser Leistungsauftrag nicht eine Erfindung von uns noch aktiven Politikern, sondern das war das Werk der Gesetzgeber des SBB-Gesetzes, das 1944 in Kraft trat. Dort steht in Artikel 3 ganz genau, was wir zu tun haben, nämlich gemeinwirtschaftliche Leistungen aus sozialen, aus regionalpolitischen und auch militärischen Gründen festzulegen und abzugelten durch denjenigen, der sie verlangt. Im übrigen müssen die SBB nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden. Was finden Sie denn im Leistungsauftrag 1982 anderes? Es ist prinzipiell genau dasselbe, nur mit einer gewissen Konkretisierung: Güterverkehr, Personenverkehr usw.

Dieses Prinzip, wie es im Leistungsauftrag konkretisiert wurde, besteht also seit 40 Jahren. Das Verdienst, das Sie für sich in Anspruch nehmen können, ist, dass Sie es nun endlich einmal konkretisiert und in die Tat umgesetzt haben; bis zum Jahre 1982 war es in diesem Gesetz verankert und kam überhaupt nie zum Funktionieren. Wir sind Ihnen dafür dankbar, dass Sie im Jahre 1981/82 dann den Leistungsauftrag in Form dieses allgemeinverbindlichen Bundesbe-

schlusses realisiert haben, vorerst einmal mit Befristung bis 1986.

Noch eine Feststellung: Die GVK wurde erwähnt. Dieser Leistungsauftrag 1982 ist eben auch ein vorgezogener Bestandteil genau dieser GVK. Zur GVK – die Botschaft liegt in Ihren Händen – hat man hier mit Recht gesagt, sie sollte nun aus der Kommissionsberatung in das Plenum getragen werden. Kommission und Bundesrat beantragten bei dieser GVK genau das, was wir mit dem Leistungsauftrag vorweggenommen haben.

Nun zu den Anträgen auf Rückweisung: Herr Bircher, ich wüsste nicht, dass ich verärgert bin. Sie haben die Äusserung gemacht, ich hätte verärgert auf die Kritik an der Tarifierhöhung reagiert. Überhaupt nicht! Ich unterhalte mich mit Ihnen besonders gerne gerade über eine Frage, die derart eindeutig zu beantworten ist wie diese hier. Nationalrat Bircher, Sie haben gesagt, eine Willenskundgebung sei notwendig. Aber ich glaube, Willenskundgebungen kann man in einem politisch verantwortlichen Gremium nicht an den geltenden Ordnungen, an Rechtsgrundlagen vorbei vornehmen.

Eine zweite Feststellung, die schon von verschiedenen Seiten gemacht wurde: Diese Tarifierhöhung ist nichts anderes als ein Teuerungsausgleich. Es stimmt nicht, dass man den Teuerungsausgleich voll vorgenommen hätte. Wenn wir eine Zehnjahresperiode heranziehen – beispielsweise von 1974 bis heute –, dann haben wir immer noch einen grossen Ecart, weil es nie möglich war, den vollen Teuerungsausgleich zu realisieren. Die Ertragsausfälle oder die ungenügende Kostendeckung rühren zum Teil auch daher.

Nationalrat Bircher, Sie haben gesagt, das nächste Frühjahr sei kein geeigneter Zeitpunkt, um eine Tarifierhöhung zu realisieren. Da pflichte ich Ihnen bei. Aber Herr Steinegger hat Ihnen die Frage gestellt, und ich wiederhole sie: Wann gibt es für Tarifierhöhungen einen geeigneten Zeitpunkt?

In diesen zehn Jahren wurden Tarifierhöhungen von den SBB öfter zurückgestellt, letztmals im Februar dieses Jahres; eine kleinere Tarifierhöhung hätte auf diesen Herbst in Kraft treten sollen. Aber man hat darauf verzichtet, wie häufig in den letzten zehn Jahren. Teilweise wurden auch nur Teilschritte vorgenommen. Für einen davon hatte der damalige Preisüberwacher die Verantwortung, weil er einen vollen Tarifaufgleich nicht bewilligte. Der Verantwortliche steht vor Ihnen. So ist ein permanenter Rückstand entstanden. Mit diesen 5 Prozent Tarifierhöhung wollen wir nur ein weiteres Anwachsen dieses Rückstandes vermeiden.

Zur sehr wichtigen Frage der Umwelttarife und anderer ähnlicher Massnahmen, die oft angesprochen wurden: Das sind aktuelle Probleme. Die Organe der SBB und wir setzen uns selbstverständlich damit auseinander. Das wird im Rahmen der neuen Vorlage «Leistungsauftrag 1987 und folgende» zu diskutieren und zu entscheiden sein.

Was kann hier unter Umweltgesichtspunkten als weitere gemeinwirtschaftliche Leistung von den SBB – und natürlich *mutatis mutandis* auch von den anderen Bahnen – verlangt werden? Wie muss es abgegolten werden? Wenn wir von den SBB und von den anderen Bahnen aus Umweltgründen – durchaus gerechtfertigt – gemeinwirtschaftliche Leistungen verlangen, ihnen also nichtkostendeckende Preise auferlegen, muss das abgegolten werden, nicht nur, weil es im Leistungsauftrag 1982 steht, sondern weil es im SBB-Gesetz vom Jahre 1944 klipp und klar so vorgeschrieben ist.

Noch zu einer Ihrer letzten Bemerkungen, Herr Bircher. Sie haben die Empfehlung von Bundesrat Egli, man solle die Tarifffrage noch einmal behandeln, erwähnt. Wir kennen die zuständige Adresse in unserem Departement, und diese Empfehlung wurde dorthin adressiert, wo sie hingehört, nämlich an die für Tariffragen zuständigen Instanzen. Das sind zuerst die Unternehmensorgane und dann, für den Genehmigungsvorbehalt, das Bundesamt für Verkehr.

Nationalrat Jaeger, Sie haben den Leistungsauftrag klar qualifiziert, nämlich als einen Fehlentscheid. Ich will auf das Gut und Böse nicht eingehen, aber ich will dem ebenso klar die andere Auffassung entgegenstellen. Dieser Leistungs-

auftrag hat sich im Gegenteil im Konzept als richtig erwiesen. Die Vorbereitungen, die für den kommenden Leistungsauftrag ab 1987 laufen, werden konzeptionell nichts anderes bringen. Dies aus dem einfachen Grunde, weil es bei einer solchen öffentlichen Unternehmung überhaupt nichts anderes gibt als diese Unterteilung der Leistungen in solche gemeinwirtschaftlicher Art mit Abgeltung und in die übrigen mit betriebswirtschaftlicher Zielsetzung. Was wir modifizieren werden, sind einzelne Elemente. Da hat die Erfahrung gezeigt, dass man bei der Ausarbeitung des jetzigen Leistungsauftrages nicht in allem von richtigen Voraussagen ausgegangen ist.

Ihre Vorschläge gehören in das Kapitel schlechte Politik. Dass man ohne jede sorgfältige Grundlegung einfach aus der Hüfte heraus, wie jemand gesagt hat, eine Politik «abschiessen» will, die vor Jahren in die Wege geleitet wurde, ist mir unverständlich. Diese Politik beruhte auf GVK-Empfehlungen und hat sich nie als nicht richtig erwiesen. Es ist schlechte Politik, das SBB-Budget für das nächste Jahr im Sinne einer Trendwende über den Haufen zu werfen.

Nationalrat Herczog: Es hat mit sturer Unternehmenspolitik gar nichts zu tun, wenn die SBB-Organen an diesem Konzept festhalten. Wenn schon, dann müssten Sie diesen Vorwurf an mich adressieren. Der Bundesrat und ich als sein Vertreter verlangen das von den SBB, und zwar mit Fug und Recht, denn das ist der gesetzliche Auftrag. Die Unternehmensleitung, der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sind voll am Werk. Aber das sind keine Slalomläufer, ihre Aufgabe ist der Langstreckenlauf, denn sie müssen die Verantwortung für ihre heutigen Dispositionen auch in einigen Jahren noch tragen.

Frau Grendelmeier, Sie haben den Herren Latscha, Eisenring und Crippa gar Dummheit vorgeworfen. Ich kenne sie nicht von dieser Seite. Aber Ihr Urteilsvermögen auf Distanz ist in dieser Frage vielleicht besser als mein Urteilsvermögen aus der Nähe. Weiter haben Sie gesagt, man wolle den Leistungsauftrag vielleicht mit Dummheit oder mit irgendeiner hinterhältigen Taktik *ad absurdum* führen. Das stimmt nicht! Die drei Herren sind nicht nur Fachleute und nicht dumm, sondern sie sind auch charakterlich in Ordnung. Denn der Vorwurf, den Leistungsauftrag *ad absurdum* zu führen, ist ja nicht mehr eine Frage der Qualifikation, sondern der charakterlichen Voraussetzungen von Spitzenmitarbeitern. Lassen wir aber dieses Nebengefecht!

Herr Ruf, Sie haben als Grund für diese Regelung den Druck von Bau- und Autolobby vermutet. Glauben Sie wirklich, dass dieser Druck von irgendwelchen mysteriösen Lobbies seinerzeit auch den Souverän und den Gesetzgeber bei der Absegnung des SBB-Gesetzes oder des Leistungsauftrages beeinflusst habe?

Eine andere Ihrer Bemerkungen habe ich mir wohl vorgemerkt. Sie haben bereits jetzt angekündigt, dass Sie auch gegen eine NHT sein werden. Sie sind also einerseits für eine Aufstockung betriebswirtschaftlicher Kosten durch Übernahme von nicht ausgeglichenen Teuerungen im Tarifbereich, aber andererseits finden Massnahmen, die langfristig zur Gesundung unseres Schienennetzes führen könnten, doch nicht Ihre Zustimmung.

Nationalrat Künzi: Der Fahrplan 1985 ist erst in Vorbereitung, im Verfahren. Es ist noch nichts entschieden. Aber selbstverständlich müssen auch in diesem Zusammenhang alle vertretbaren Rationalisierungsmassnahmen geprüft werden, sonst würde man ja dem Auftrag nicht nachkommen.

Nationalrat Seiler, zu Ihrer Frage nach dem Leistungsauftrag und der Aufgabe des Bundesrates, festgehalten in Artikel 3: Dort ist festgelegt, dass für den regionalen Personenverkehr, der eine gemischtwirtschaftliche Leistung ist, der Bund die Abgeltung zu übernehmen habe. Es heisst dann übrigens sinnigerweise: «vorläufig». Sie wissen, was man mit diesem «vorläufig» meint, auch wenn es inzwischen etwas vergessen ging, nicht beim Bundesrat, sondern anderenorts: Im Absatz 1 wird festgelegt, dass der Bundesrat dieses regionale Leistungsangebot periodisch überprüfen müsse, weil die Abgeltungspflicht damit verbunden ist. Aber

nicht jeder Fahrplan unterliegt dieser Prüfung, sondern nur Fahrplanveränderungen, die sich auf den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Leistungen auswirken.

Zur anderen Frage, die den Strom aus dem Kernkraftwerk Leibstadt betrifft: Immer, wenn ein solches Werk neu in Betrieb kommt, gibt es einen kaskadenmässigen Anfall von neuer Energie, welche von den Partnern zu den Gesteungskosten zu übernehmen ist. Und das ist gerade jetzt die Situation, die sich mit diesen gut 20 Millionen – die Sie genannt haben, glaube ich – auswirkt. Leibstadt ist im Herbst in Betrieb genommen worden und wird im nächsten Jahr voll auf der Kostenseite in Erscheinung treten. Anteilsmässig müssten die SBB diesen Strom übernehmen.

Der Überschuss ist vor allem Sommerenergie, und darum kann er – Ihre Vermutung ist sicher richtig – nicht zu vollen Gesteungskosten abgesetzt werden. Ihr Versorger, die Stadt Zürich, die NOK, mein Versorger in Felsberg sind in der genau gleichen Lage. Denn bei der Stromproduktion gibt es keine kontinuierliche Produktionssteigerung, diese erfolgt vielmehr plötzlich mit der Inbetriebnahme eines neuen Werkes, und alle Partner haben je nach Beteiligung diese Quoten zu übernehmen. Der Überschuss baut sich nachher Jahr um Jahr nach Massgabe des steigenden Konsums wieder ab.

Nationalrat Carobbio, Ihre Rechnung betreffend Autokosten erlaube ich mir etwas nachzukontrollieren. Die Strecke Tessin–Bern retour beträgt etwa 500 Kilometer, also etwa gleichviel wie die Strecke Bern–Chur retour – es ist auch gleich schön im Tessin wie in Chur –, und ich fahre oft mit der Bahn, gelegentlich mit dem Auto. Wenn ich diese 500 Kilometer mit meinem Auto mache, kostet mich das 300 Franken, nämlich etwa 60 Rappen pro Kilometer; ich vergesse dabei natürlich die Fixkosten nicht, die bekanntlich höher als die variablen Kosten sind. Ihre Rechnung, Nationalrat Hubacher, für Basel–Bern mit etwa 120 Franken, dürfte auch etwa dieses Vergleichsresultat ergeben. Aber wenn Sie die Bahn nur als Lückenbüsser verwenden wollen, quasi als Substitut des Privatverkehrs für den Fall, dass Sie aus irgendwelchen Gründen, alkoholischen oder anderen, das Auto nicht benützen wollen, dann kommen Sie schon zu einer solch ungünstigen Kostenrechnung. Nach meiner Vorstellung von der Bahn der Zukunft soll sie nicht nur ein substituierendes Transportmittel sein, dessen Spät- und Frühzüge uns zur Verfügung stehen, wenn wir unseren Personenwagen nicht benützen wollen. Sie müssen eine Vollkostenrechnung machen, soll der Kostenvergleich ehrlich sein.

Nationalrat Humbel, zur Schliessung von Stationen nur ein Satz: Die Behörden werden angehört, heute wie in Zukunft. Im neuen Transportgesetz, das – von der Kommission verabschiedet – gelegentlich in den Nationalrat kommt, wird dies ganz detailliert geregelt, doch gilt es heute schon.

Abschliessend noch wenige Bemerkungen: Die Wogen sind in dieser Diskussion hoch gegangen. Ich habe Verständnis dafür, dass man diskutieren wollte und musste mit Blick auf die Reaktionen auch in der Öffentlichkeit. Aber ich hätte diese hochgehenden und zum Teil sehr engagierten Voten besser verstanden, wenn es nicht einfach um etwas ginge, was für jeden von uns eine ganz banale Selbstverständlichkeit geworden ist: nämlich um den Teuerungsausgleich, den Sie alle, den auch ich und die Mitglieder des Bundesrates bekommen.

Die hochgehenden Wogen hätte ich noch besser verstanden, wenn es um einen markanten Tarfaufschlag und nicht um einen solchen von rund 5 Prozent gegangen wäre. Das ist zwar nicht nichts, vor allem nicht: für Leute in sozial einfacheren Verhältnissen. Aber immerhin geht es hier nicht um eine Erhöhung um 80 Prozent innerhalb weniger Jahre, wie das im viel gerühmten Fall Schweden – Herr Aregger hat es Ihnen gesagt – der Fall war. Es geht um 5 Prozent, einige Prozent in den letzten Jahren.

Ich hätte diese hochgehenden Wogen und die scharfe Kritik am Leistungsauftrag auch dann besser verstanden, wenn die Vorlage nicht ganz genau auf die viel gerühmte GVK

abgestützt wäre, von der ich nur sagen kann, einmal mehr: behandeln Sie sie so rasch wie möglich.

Was hier nicht erwähnt wurde – offenbar hat man das vergessen –, ist eine ganz interessante Erscheinung in anderen Ländern. In Frankreich zum Beispiel hat man in diesem Jahr die Tarife der nationalen Eisenbahnen um 8,6 Prozent erhöht; bei einer Jahresteuierung von 7 Prozent bedeutet dies eine reale Preiserhöhung von 1,6 Prozent. Wir machen keine reale Preiserhöhung, wir gleichen nur die Teuerung aus, wie Sie wissen.

Es wurde gesagt, entscheidend sei, dass unsere Bahn – hier die SBB, aber das gilt für alle Bahnen – attraktiv und wettbewerbsfähig bleibe. Das ist eine ganz entscheidende Wahrheit – Herr Steinegger und die Herren Kommissionsreferenten haben dies erwähnt. Dafür aber kann nur eine langfristig ausgerichtete und verstetigte Investitionspolitik Gewähr bieten. Mit einer blossen Aufstockung des Defizits, herrührend beispielsweise aus zusätzlichen Abgeltungen, können wir kurzfristig gewisse Erfolge erzielen, vor allem im tarifarischen Bereich – ich glaube, Herr Bircher hat das erwähnt –, auch kontraproduktive psychologische Effekte kann man damit kompensieren oder vermeiden. Aber wir dürfen uns keiner Illusion hingeben: Der gerade noch erträgliche Gesamtaufwand in einem, in fünf, in zehn Jahren für unsere SBB und für den öffentlichen Verkehr überhaupt, hat eine obere Grenze. Ich kann sie Ihnen nicht angeben, aber gemessen am Gesamtetat des Bundeshaushalts und dessen Leistungsfähigkeit wird auch diese oberste Limite der SBB und der KTU-Lasten, also des öffentlichen Verkehrs insgesamt, festgelegt werden.

Übrigens ist es nicht nichts, wie man heute gelegentlich hätte meinen mögen, was heute für die SBB geleistet wird: Es bewegt sich um 1,2 Milliarden Franken jährlich (Abgeltung, Defizit, Nichtverzinsung Dotationskapital) und für die KTU insgesamt, mit den SBB, kommen etwa 1,8 Milliarden jährlich aus Bundesmitteln, nicht zweckfinanziert, also zu einem guten Teil aus Steuergeldern usw. Das ist nicht nichts! Wenn wir nun einfach im Bereich der betrieblichen Bedürfnisse, Abgeltungen usw. aufstocken, werden wir um so rascher im Investitionsbereich die Schwelle erreichen, die insgesamt nicht überschritten werden kann, womit wir das Gegenteil dessen machen würden, was für eine attraktive, wettbewerbsfähige Bahn nötig ist, nämlich einen forcierten langfristigen Ausbau der Infrastruktur. Was für Kurzfristoperationen fallweise mehr eingesetzt wird, oft sicher mit guten Gründen, das wird uns dann eines Tages für die langfristige Gesundungsoperation – und die wird entscheidend sein – fehlen.

Frau Weber, die Kluge, fährt im Zuge. Gestatten Sie, dass ich das leicht ergänze und sage: «Die wirklich Kluge bleibt im Zuge», und ich würde noch einen kleinen Vers dazutun und sagen: «Wer rechnet und wer denkt, der Bahn Vertrauen schenkt».

Tun Sie das durch die Genehmigung des Voranschlages 1985 ebenfalls!

Präsident: Herr Bäumlin wünscht eine knappe, sachliche Berichtigung im Sinne unseres Ratsreglementes anzubringen.

Bäumlin: Ich bin auch Jurist und fühle mich herausgefordert durch die juristischen Argumente, mit denen uns sehr eindringlich zugesprochen worden ist.

Es ist richtig, was Herr Bundesratspräsident Schlumpf gesagt hat: Alles ist richtig, nichts wird bestritten. Wir können hier nicht über den Tarif bestimmen. Es gibt den Leistungsauftrag. Alles das stimmt. Trotzdem können wir guten Gewissens für Rückweisung stimmen, und zwar deshalb, weil der Budgetentscheid ein Mittel der politischen Kontrolle par excellence ist. Sollte der Rückweisungsantrag angenommen werden, wäre es nicht so, dass der Bundesrat, wie uns gesagt worden ist, nicht mitzumachen hätte, im Gegenteil: er hätte einen klaren Auftrag, sofort, fast im Sinne eines Notrechts, an Vorlagen im Hinblick auf eine Änderung

des Leistungsauftrags zu arbeiten, etwas zu tun, damit der öffentliche Verkehr gefördert wird.

Wir haben allen Anlass, sofort zu handeln. Die Alarmsignale sind vernehmlich genug. Wir können nicht langfristig eine neue Politik entwickeln. Wir müssen sofort handeln. Der Rückweisungsantrag will dazu einen Anstoss geben.

In diesem Sinne ist es richtig, hier die politische Kontrolle geltend zu machen; das kann man mit gutem Gewissen tun. Das ist meine Motivation, und sie ist staatsrechtlich ebenfalls in Ordnung.

Hier wird die Beratung dieses Geschäfts unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.05 Uhr

La séance est levée à 13 h 05

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1770-1797
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 955

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.