

Absatzes enthält Angriffe auf unsere Hochschulen. Man mutet ihnen insbesondere auch eine völlige Umstrukturierung zu. Davon hat sich der Bundesrat ausdrücklich distanziert.

Im letzten Absatz ist die Rede von Klärschlamm. Ich muss Ihnen sagen, dass es ein Problem darstellt, wie dieser Klärschlamm beseitigt werden kann.

Auch diesen letzten Absatz haben wir ja nur zur Prüfung entgegengenommen. Wir werden den Hochschulen selbstverständlich nicht hineinreden, wie sie solche Probleme behandeln sollen. Aber Sie dürfen sicher nicht vergessen, dass die Oberaufsicht über die Hochschulen und über den Schulrat dem Gesamtbundesrat doch noch zusteht und dass auch politische Wünsche an die Hochschulen herangezogen werden dürfen, insbesondere wenn es darum geht, Forschung zu pflegen, die auch unserer eigenen Verwaltung dient.

In diesem Sinne wollen Sie die Annahmeerklärung des Bundesrates verstehen!

Präsident: Sie haben zu entscheiden. Der Bundesrat ist bereit, mit diesem genannten Vorbehalt das Postulat entgegenzunehmen. Herr Cavadini beantragt Ihnen, das Postulat nicht zu überweisen.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung des Postulates	47 Stimmen
Dagegen	50 Stimmen

84.078

Bundesarchiv. Zusatzkredit
Archives fédérales. Crédit additionnel

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. Oktober 1984 (BBI III, 909)
Message et projet d'arrêté du 24 octobre 1984 (FF III, 921)

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1985
Décision du Conseil du 20 mars 1985

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Herr **Müller-Scharnachtal** unterbreitet im Namen der Bautengruppe den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 25. September 1980 bewilligte die Bundesversammlung einen Objektkredit von 30 790 000 Franken für ein Bauvorhaben für das Schweizerische Bundesarchiv, die Schweizerische Landesbibliothek, das Bundesamt für Umweltschutz und den Betriebsschutz. Die Arbeiten sind nunmehr abgeschlossen; die offizielle Einweihung der Räume kann im Frühjahr erfolgen.

Der beantragte Zusatzkredit ist teuerungsbedingt. Die eingetretene Teuerung gliedert sich in einen Teuerungsanteil vom Zeitpunkt der Aufstellung des Kostenvoranschlages bis zur Bestellung der Arbeiten, und in einen Teuerungsanteil während der Arbeitsführung. Die Entwicklung des Baukostenindex im massgebenden Zeitraum ist in der Botschaft des Bundesrates vom 24. Oktober 1984 erläutert worden. Infolge Nichtbeanspruchung eines grossen Teils der Reserve für «Unvorhergesehenes», verschiedener Vereinfachungen sowie einiger Arbeitsvergebungen zu günstigeren Bedingungen konnte der benötigte Zusatzkredit auf 2050000 Franken begrenzt werden.

Die Bautengruppe beantragt Ihnen einstimmig, dem Beschluss des Ständerates zu folgen, d.h. auf die Vorlage einzutreten und dem Ihnen unterbreiteten Beschlussentwurf zuzustimmen.

Präsident: Die Bautengruppe beantragt Ihnen Zustimmung zum Beschlussentwurf.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	121 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

85.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1984
CFF. Gestion et comptes 1984

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. Mai 1985 (BBI I, 1534)
Message et projet d'arrêté du 1^{er} mai 1985 (FF I, 1516)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 11. April 1985
Rapport et comptes des CFF du 11 avril 1985

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

Aregger, Berichterstatter: Die SBB haben mit der Veröffentlichung von Geschäftsbericht und Rechnungen des Jahres 1984 ganz allgemein ein gutes Echo ausgelöst. Erfreulicherweise schliesst die Unternehmungs-Erfolgsrechnung um 127 Millionen Franken besser ab als im Vorjahr, und der resultierende Fehlbetrag ist gar um 133 Millionen Franken geringer als budgetiert.

Die Verkehrskommission hat an ihrer Sitzung vom 21. Mai im Bahnhof Olten mit Genugtuung von diesem Resultat Kenntnis genommen. Sie anerkennt den Jahresabschluss 1984 als Erfolgsausweis für die Unternehmensführung. Zugleich ist es ein Anliegen der Kommission, dem Personal aller Stufen den Dank für seinen grossen Einsatz und für sein Verständnis gegenüber Rationalisierungen und neuen Arbeitsmethoden abzustatten. Dank gebührt aber auch allen Bahnreisenden und allen Firmen, die der Bahn als Transportmittel für ihre Güter treu geblieben sind oder sie sogar wiederentdeckt haben.

218 Millionen Personen und 43,5 Millionen Tonnen Güter wurden 1984 von den SBB befördert. Beide Werte haben gegenüber dem Vorjahr ganz leicht zugenommen und haben bewirkt, dass die Verkehrserträge mit 2967 Millionen Franken ziemlich genau den Budgetwert erreichten. Diese ersten positiven Feststellungen dürfen aber kein Grund zur Selbstzufriedenheit sein. Es ist nach wie vor

unsere Pflicht und die Pflicht der SBB-Führung, das Ziel der vollen Kostendeckung im unternehmerischen Bereich im Auge zu behalten. Der bisher eingeschlagene Weg ist richtig, und es wäre falsch, wenn man ihn nach einem ersten Teilerfolg schon wieder verlassen wollte. Es ist uns klar, dass das Rationalisierungspotential begrenzt ist, denn wir wollen ja grundsätzlich die Sicherheit des Bahnbetriebes und das flächendeckende Angebot nicht vermindern. Diskutabel ist höchstens, wie weit wir den Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Mitträgerschaft der Kantone und Gemeinden stecken wollen. Eine neue Definition dieser Rahmenbedingungen können uns aber nur die koordinierte Verkehrspolitik und der neue Leistungsauftrag bringen. Ein detaillierter Kommentar über Bericht und Rechnung der SBB für das Jahr 1984 kann nach dem Schema positiv/negativ aufgebaut werden. Ich ziehe aber einen Kommentar vor, der das Positive herausstreicht und einiges erwähnt, was auch noch gesagt werden muss.

Zum Positiven: Der TGV Genf-Paris beförderte 1984 720000 Personen. Seit Januar 1984 verfügen wir zudem über eine neue Verbindung Lausanne-Paris. Auf dieser Strecke reisten im ersten Jahr 590000 Passagiere. Zusammen also 1310000 Bahnreisende. Es ist natürlich klar, dass die französischen Staatsbahnen Hauptnutznießer dieses Erfolges sind. Die SBB partizipieren daran höchstens mit ihren Leistungen als Zubringerlinien. Ich zitiere das Beispiel aber als Beweis für die These, dass die Eisenbahn der Zukunft ihr Heil nicht über Billigtarife, sondern über ein attraktives Angebot suchen muss. Unser Land ist für einen TGV zu klein, aber – und damit komme ich zum zweiten Punkt – eine Attraktivitätssteigerung kann schon mit modernem Rollmaterial erreicht werden. Ich hatte wiederholt Gelegenheit, die Reaktion von Freunden und Bekannten zu erleben, die erstmals in einem neuen Wagen EW 4 reisten. Der verblüffende Fahrkomfort und die besonders im Sommer wohlthuende Klimatisierung werden von den Bahnreisenden sehr geschätzt. Entsprechend positiv entwickelten sich die Frequenzen der Intercity-Züge. Im Berichtsjahr bestellten die SBB eine Serie neuartiger Nahverkehrspendelzüge im Wert von total 170 Millionen Franken. Wir dürfen annehmen, dass auch dieses verbesserte Angebot eine Frequenzsteigerung, diesmal im Bereich des Berufsverkehrs, bewirken wird.

Ein weiterer erfreulicher Punkt ist die Zunahme des Huckepackverkehrs. Keine andere Transportart weist jährliche Zuwachsraten in der Grössenordnung von 15 Prozent auf. 1984 verkehrten 5173 Huckepackzüge. Die Entwicklung geht weiter, und wir dürfen eine Leistungsverdoppelung bis 1990 erwarten. Dieser Erfolg ist auf die gemischtwirtschaftliche Organisationsform und auf das vorwiegend privatwirtschaftliche Marketing der Firma Hupac zurückzuführen. Mir scheinen zusätzliche Massnahmen, die über die Förderung des Huckepackverkehrs im bisherigen Rahmen hinausgehen, überflüssig. Die festgestellten Zuwachsraten entsprechen der Nachfrage und erlauben gerade noch eine vernünftige Angebotssteigerung auf dem Sektor Rollmaterial und eine schritthaltende Anpassung der Containerkapazität im Strassentransportgewerbe.

Überproportional zugenommen hat auch der Ertrag aus Pacht und Miete, der mit 139,4 Millionen Franken ausgewiesen wird. Erstmals haben sich damit Massnahmen zur besseren Bewirtschaftung der bahneigenen Grundstücke und Nebenbetriebe in der Rechnung niedergeschlagen. Wir erinnern uns, dass den SBB solche Massnahmen im betriebswirtschaftlichen Expertengutachten nahegelegt wurden. Damit und auch dank einer aggressiveren Werbe- und Marketingpolitik hat sich das Erscheinungsbild der Eisenbahn und vor allem auch jenes der Bahnhöfe zum Vorteil verändert.

Zum guten Gesamtbild müssen wir auch jene Neuerungen zählen, die beim Publikum angekommen sind. Ich erwähne das Fly-Gepäck, den Gepäckabhol- und -zustelldienst in gewissen Städten, das unpersönliche Generalabonnement, die Einführung des Distanz- und Kreditverkaufs und, mit gewissen Vorbehalten, das Mietauto am Bahnhof.

Eine besondere Beachtung verdient das Aktionsprogramm 1982 bis 1984 zur weiteren Verbesserung der Effizienz und der Wirtschaftsergebnisse der SBB. Dieses Aktionsprogramm umfasste 16 Projekte in den Bereichen Führung, Administration und Betrieb. In ihrem Bericht an die Verkehrskommission orientiert die Generaldirektion SBB über den Stand dieser Arbeiten. Sie beziffert die bisher erreichten, direkt messbaren und nachhaltigen Rationalisierungsgewinne auf etwa 26 Millionen Franken.

Das Aktionsprogramm 1982 bis 1984 hätte eigentlich – wie der Titel sagt – auf Ende des Berichtsjahres abgeschlossen werden sollen. Die guten Erfahrungen mit der Mobilisierung kreativer Kräfte haben nun die Generaldirektion bewogen, das Programm fortzusetzen und zur permanenten Aktion werden zu lassen. Wir können diese Absicht nur unterstützen, denn sie will damit genau das, was jede private Unternehmung tut, nämlich die betrieblichen Abläufe dauernd optimieren und neuen Gegebenheiten anpassen.

In der Kommission wurden noch zwei Themen diskutiert, die in unserer Berichterstattung nicht fehlen dürfen. Das eine betrifft den Personalsektor. Die Optimierung der Personalbestände erlaubte einen gewissen Abbau, der durch das teilweise Nichtersetzen natürlicher Abgänge erzielt wurde. Damit wurde der Personalaufwand um 31,7 Millionen Franken entlastet. Trotzdem stieg dieser Aufwand gegenüber 1983 sogar um 30,5 Millionen auf 2,392 Milliarden Franken. Ursache dieser gegenläufigen Entwicklung sind die enormen Summen für den Einbau der Teuerungszulagen in den versicherten Verdienst der Personalhilfskasse. Ich wiederhole meine Bemerkung vom letzten Jahr, wonach das Pensionskassenwesen des Bundes und seine Finanzierung einmal von Spezialisten ganz gründlich überprüft werden sollte. Für ebenso überprüfenswert halte ich die erneut angestiegene mittlere Abwesenheitsdauer wegen Krankheit oder Unfall. Sie erreicht den ungewöhnlich hohen Wert von 17,8 Tagen, was bei einem Bestand von 38 100 Angestellten der eindrucklichen Summe von 1857 Mannjahren entspricht. In der Deutschschweiz beträgt das Absenzenverhältnis 4,4 Prozent, in der Romandie 5,6 Prozent und im Tessin 7,2 Prozent.

Ein letztes Thema war das nominal und vor allem real abnehmende Investitionsvolumen. 1983 blieben die Investitionen 20 Millionen unter dem Budget, 1984 wurde das Budget sogar um 127 Millionen unterschritten. Die Nettoaufwendungen sind nominal auf 778 Millionen Franken zurückgegangen, wobei die Verminderung gegenüber dem Budget bei den Bahnanlagen 85,2 Millionen und bei der Fahrzeugbeschaffung 30,4 Millionen beträgt. Diese Feststellungen sind eigentlich sehr erstaunlich, und es wäre verhängnisvoll, wenn ein Trend zur Desinvestition eingeleitet würde. Vor allem verträgt sich diese Tendenz schlecht mit den schon wiederholt gehörten Klagen über veraltetes Rollmaterial oder über Mängel in der Streckenführung.

Das Budget für Betrieb und auch für Investitionen wird von unserem Rat von Jahr zu Jahr genehmigt. Wir bekunden damit unseren ausdrücklichen Willen, den SBB gewisse Mittel für Investitionen zur Verfügung zu stellen. Ich betrachte es als eine Aufgabe der Unternehmensführung, diesen politischen Willen in die Tat umzusetzen. Wenn das ausnahmsweise in einem Berichtsjahr nicht möglich ist, müssen plausible Begründungen vorgelegt werden. Wir können uns nicht jedes Jahr mit der Auskunft abfinden, es seien Bauverzögerungen eingetreten. Die logische Konsequenz müsste dann nämlich ein entsprechend reduziertes Investitionsbudget sein, was aber bestimmt nicht im Interesse der SBB liegen kann.

Wir werden übrigens in naher Zukunft noch oft über die Investitionen in den öffentlichen Verkehr sprechen müssen. Ich erwähne nur die koordinierte Verkehrspolitik, die Bahn 2000 und den neuen Leistungsauftrag, möchte aber heute im Zusammenhang mit der Rechnung 1984 auf diese grossen Themen nicht näher eingehen.

Die Gesamtbeurteilung des Berichtsjahres 1984 ist positiv. Sie bestätigt die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges und gibt allen jenen recht, die mitgeholfen haben, die weg-

weisenden verkehrspolitischen Beschlüsse zu fassen und den einmal gewählten Kurs auch beizubehalten. Im Namen der Verkehrskommission beantrage ich Ihnen Genehmigung von Bericht und Rechnungen der SBB für das Jahr 1984.

M. Massy, rapporteur: Il y a une année, à ce micro, j'avais annoncé une légère amélioration des comptes des CFF et à nouveau, on peut dire que nous sommes déçus en bien – comme disent les Vaudois. En effet, le déficit prévu n'est pas atteint. Tant mieux puisque le compte du résultat d'entreprise 1984 se solde par un déficit de 304 millions seulement. L'amélioration est donc de 127,5 millions par rapport au découvert de 1983 et de 133 millions par rapport au budget. Ce résultat encourageant est dû à une série de mesures et d'efforts de gestion, aussi bien du côté des charges que du côté des produits. Le renforcement de la gestion, la réduction des frais administratifs, la diminution du personnel, la rationalisation de l'appareil de production font que le programme d'action 1982 à 1984 a fort bien joué et que l'on peut récolter maintenant certains fruits de ce travail difficile. Ce n'est pas encore parfait mais si nous continuons ces efforts, on peut espérer peut-être sortir des chiffres rouges dans un avenir assez proche.

Voyons rapidement quelques points marquants. On a transporté un million de personnes de plus que l'année précédente et les recettes voyageurs ont augmenté de 31 millions. Notre grande régie nationale a aussi acheminé 2 millions de tonnes de plus pour des recettes nettes de 46 millions. Nous avons donc enregistré une légère hausse dans les deux catégories de trafic: marchandises plus voyageurs. On peut noter que les transports de personnes à l'intérieur du pays ont bien progressé; dans le secteur marchandises, on ressent les effets de l'amélioration générale de la conjoncture et de l'intensification des efforts de vente. Pourtant malgré des prix plus hauts, l'accroissement des recettes marchandises a été légèrement inférieur à celui du tonnage. On a, en revanche, dépassé les chiffres du budget en ce qui concerne les marchandises. On peut donc exprimer en pour-cent l'amélioration: 0,4 pour cent pour les voyageurs et 4,7 pour les marchandises, par rapport à 1983. La recette moyenne par tonne transportée est tombée à 27 fr. 08, en diminution de 0,7 pour cent. Etant donné la forte concurrence au niveau des prix, il est difficile, tant sur le plan du trafic intérieur que sur celui du trafic international, d'appliquer des prix adaptés au renchérissement. Les transports avec l'étranger, par exemple, sont en outre influencés par le cours défavorable de change du franc suisse. Soulignons en outre que les dépenses d'investissements, spécialement des constructions, ont été inférieures de 12,6 pour cent par rapport au compte de 1983.

Les sévères critères de sélection des projets et la recherche de solutions plus favorables ont donc eu un effet aussi favorable, en réduisant les charges. On a beaucoup parlé de la diminution du personnel de la Régie des CFF. Pour le dernier exercice, l'effectif total s'est établi à 36 159 agents, soit 940 personnes de moins – je répète 940 – ou 2,4 pour cent de diminution. Les plus fortes diminutions ont été enregistrées dans la production et dans les services centraux. A la suite de la planification des effectifs à moyen terme, on a engagé aussi moins d'apprentis et de personnel de relève.

Je ne vais pas m'éterniser sur un sujet qui a fait l'unanimité des commissaires qui vous recommandent donc d'accepter favorablement le rapport des comptes et de gestion des CFF 1984. Le temps est trop précieux, Monsieur le président. Vous avez suffisamment été renseignés, Mesdames et Messieurs, en temps utile.

Juste deux mots pour terminer: malgré le léger mieux, le budget 1985 prévoit un déficit de 421 millions en dépit de la rigueur de ceux qui l'ont établi. L'avenir est donc chargé de nuages menaçants qui, nous l'espérons, seront balayés par le zéphir nouveau qui souffle sur les responsables de nos CFF. On peut annoncer un bilan positif pour le premier trimestre du nouveau service de porte à porte, le Cargo Domicile, et

ceci malgré les conditions météorologiques épouvantables et extraordinaires qui ont régné en janvier-février 1985. Je vous invite donc à voter le rapport des comptes et de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984. Par la même occasion, le groupe libéral vous propose d'en faire autant.

Bühler-Tschappina: Die SVP-Fraktion nimmt mit Genugtuung vom relativ guten Rechnungsabschluss der SBB Kenntnis. Wir möchten es nicht unterlassen, an dieser Stelle den Spitzen der SBB, aber auch dem gesamten Personal, ohne dessen Einsatz die Verbesserung nicht möglich gewesen wäre, ganz herzlich zu danken. Die Steigerung der Zahl der beförderten Personen um nahezu 1 Million wie auch die Steigerung der beförderten Gütertonnen um 2 Millionen Tonnen sind sehr erfreulich. Allerdings dürfen wir uns vom guten Ergebnis für 1984 nicht blenden lassen, denn die Zahlen der ersten Monate des laufenden Jahres lassen nicht auf eine anhaltende Verbesserung schliessen. Es muss mit einer erneuten Steigerung des Defizites für 1985 gerechnet werden.

Etwas überrascht sind wir von der um 134,2 Millionen Franken unter dem Voranschlag liegenden Investitionsrechnung. Soweit die geringeren Aufwendungen auf kostengünstigere Verwirklichung von Projekten beruhen, ist dies zweifellos zu begrüßen. Wo aber vorgesehene Investitionen nicht verwirklicht wurden, handelt es sich nicht um echte Einsparungen, sondern um ein Hinausschieben von Aufgaben. Langfristig werden sich solche vermeintlichen Einsparungen bestimmt negativ für die SBB auswirken, denn ohne ständige Anpassung der Infrastruktur und des Rollmaterials an den neuesten Stand der Technik werden sich die SBB im harten Kampf um Transportanteile, sei es beim Personen- oder Güterverkehr, nicht durchsetzen können.

Erfreulich ist, möchte ich abschliessend feststellen, dass sich die SBB grosse Mühe geben, die Attraktivität der Bahn zu steigern. Ich denke etwa an die neuen Ideen wie «Bahn 2000» oder die dynamische Preisgestaltung – d. h. unterschiedliche Preise für Strecken je nach Fahrplanangebot und Komfort des eingesetzten Rollmaterials. Damit wird auch das Rechnungsergebnis verbessert.

Namens der einstimmigen SVP-Fraktion empfehle ich Ihnen, dem Geschäftsbericht und der Rechnung der SBB zuzustimmen.

M. Carobbio: Le groupe du Parti du travail, du Parti socialiste autonome et du POCH votera les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984, et ce d'autant plus que les comptes financiers qui nous sont présentés sont meilleurs ou moins négatifs que prévu.

Cela ne signifie pas que nous soyons complètement satisfaits de la politique du Conseil d'administration des CFF, et surtout de celle du Conseil fédéral et du département responsable en matière de trafic ferroviaire. Loin de là! A ce propos, diverses considérations contenues tant dans le rapport de gestion du Conseil d'administration que dans le message du 1^{er} mai 1984 du Conseil fédéral, nous font réclamer des précisions et émettre des remarques. Je me limiterai à quatre thèmes, les plus importants: l'avenir des chemins de fer et, en particulier, les premiers éléments de la conception Rail 2000 et son plan de réalisation; la politique tarifaire; l'amélioration de l'offre des divers services et de l'attractivité des chemins de fer et, enfin, la politique du personnel. Avant d'aborder ces éléments, permettez-moi une constatation préliminaire de caractère de politique générale, qui s'écarte un tant soit peu des considérations par trop optimistes des deux rapporteurs.

Jusqu'ici, en application du mandat de prestations adopté par la majorité de ce Parlement, mandat qui – je le rappelle – obligeait les chemins de fer à poursuivre une gestion purement commerciale de l'entreprise, en dépit de son rôle social et de service public, les chemins de fer ont cherché, avec des résultats mineurs, à sortir des chiffres rouges par de simples mesures internes: réduction des charges principalement par la diminution de certaines prestations et par

une compression de personnel et augmentation des produits par des hausses répétées des tarifs, dont le dernier en date est entré en vigueur le 1^{er} mai dernier. Il s'agit d'une opération discutable – nous l'avons souligné lors de la discussion sur le mandat de prestations – et en bonne partie atteinte, à mon avis, d'une certaine myopie politique, puisque les vrais problèmes étaient et sont autres, soit de nature structurelle. Les faits, en dépit des propos des rapporteurs, l'ont en bonne partie confirmé par la suite.

Aujourd'hui, nous constatons avec une certaine satisfaction que le Conseil d'administration lui-même admet que les mesures internes ne sont pas suffisantes actuellement et ne le seront pas davantage dans l'avenir. C'est ce qu'il dit expressément aux pages 5 et 6 de son rapport: «Les résultats obtenus et attendus montrent toutefois que leur équilibre financier ne peut pas être obtenu par les seuls efforts entrepris sur le plan interne, compte tenu du degré élevé de la motorisation et des avantages concurrentiels acquis par les poids lourds, du fait de la construction accélérée du réseau routier.» Il ajoute: «Il est indispensable d'accepter de leur part un déficit que les chemins de fer sont tenus de réduire au minimum.» On constate donc que le mandat de prestations que l'on a appliqué jusqu'à maintenant est insuffisant pour aborder les vrais problèmes que connaissent aujourd'hui les chemins de fer suisses.

Malheureusement, je dois constater que le message du Conseil fédéral est moins explicite à ce propos, à l'instar d'ailleurs des rapporteurs. Sans trop insister, je remarque tout de même que le Conseil fédéral porte un jugement relativement positif sur ce mandat de prestations, mais qu'il ne formule aucune critique comme on peut le lire dans le rapport du Conseil d'administration. Cela m'amène à poser une question au chef du département. Le Conseil fédéral est-il, oui ou non, du même avis que le Conseil d'administration? Si tel est le cas, comme je l'espère, alors je comprends mal la divergence qui semble exister entre le département et le Conseil d'administration à propos de l'abaissement des tarifs comme moyen concret utilisé par les chemins de fer pour reconquérir une partie importante du marché.

Dans le cadre de considérations d'ordre général, je reviens à ma première question: le plan et la conception du Rail 2000, comme mesures pour l'avenir des chemins de fer. Notre groupe – je le souligne – considère comme positive la décision d'envisager finalement un plan d'investissement visant à améliorer les services des chemins de fer, la desserte de toutes les régions ainsi qu'à réduire en particulier les temps de parcours, à améliorer les prestations pour les voyageurs et les clients des chemins de fer. C'est actuellement le seul choix concret et urgent qui soit possible pour relancer les chances de ces derniers, pour créer des conditions propres à rendre plus attractifs les transports ferroviaires. Pourtant, ce choix juste – j'admets que le problème n'est pas si facile à résoudre – risque, à mon avis, d'être encore insuffisant et bien timide.

Il convient de faire ici deux réserves de taille sur la base de documents dont j'ai pris connaissance. Premièrement, nous devons critiquer malgré tout l'abandon du projet de lignes à grande vitesse en Suisse qui semble ressortir du plan Rail 2000. Je comprends parfaitement les motifs invoqués en raison des dimensions réduites de la Suisse. Toutefois, il me semble qu'un tel choix ne tient pas compte de ce qui se passe dans les autres pays d'Europe, en Italie, en France, en Allemagne notamment. Le risque est grand d'isoler la Suisse, de la faire contourner par des lignes – par exemple le Brenner – qui feraient passer la plus grande partie du trafic non seulement voyageurs mais aussi marchandises en dehors du territoire national. Je me demande s'il ne convient pas ici de réfléchir davantage à cet aspect du problème, avant de faire un choix, qui semble déjà être acquis!

Deuxièmement, nous critiquons le fait, et cette remarque est liée à la précédente, que dans la conception Rail 2000, rien n'est prévu pour améliorer les temps de parcours sur les liaisons nord-sud et vice-versa. Lorsque je lis dans les documents que nous avons à disposition que sur la ligne Berne–Bellinzzone, on prévoit pour l'an 2000 une réduction

de temps de parcours de 3 h 39 min à 3 h 14 min, je me pose la question de savoir ce que vont faire nos chemins de fer! C'est ridicule: s'il faut attendre encore quinze ans pour gagner 25 minutes sur le parcours précité, j'en conclus que la voiture sera toujours gagnante par rapport au chemin de fer!

Il ne s'agit pas ici de propos à caractère purement régionaliste, en l'occurrence émanant d'un Tessinois, mais de réflexions d'ordre général. Encore une fois, il me semble que la question révèle un défaut de perception du problème des transports en général. La liaison nord-sud – et je voudrais savoir si le Conseil fédéral est d'accord avec moi sur ce point – a toujours été d'une importance fondamentale pour le trafic en Suisse, étant donné la position de notre pays en Europe. C'est le cas aujourd'hui pour la route. Si les chemins de fer veulent, au Tessin et ailleurs, regagner le marché des transports de voyageurs et surtout de marchandises, il faut parvenir à réduire le temps de parcours de cette liaison à travers les Alpes, et ce dans une mesure supérieure à ce que le plan Rail 2000 semble proposer. La décision du Conseil fédéral, approuvée d'ailleurs par le Parlement, de renvoyer à l'an 2000 toute décision sur la liaison nord-sud à travers les Alpes, à travers la réalisation du tunnel de base, me paraît hautement critiquable – et je m'abstiendrai de parler aujourd'hui du principe du choix, entre le Gothard et le Splügen, pour ne pas me livrer à une plaidoirie spécifiquement tessinoise. Encore une fois, je voudrais poser une question au Conseil fédéral, et plus particulièrement à M. Schlumpf: ne pense-t-il pas, à la lumière de toutes ces considérations, que cette position devrait être revue le plus rapidement possible? Nous aurons du reste l'occasion d'en discuter encore lundi à propos de la motion de M. Salvioni.

Venons-en maintenant au deuxième problème, celui de la politique tarifaire qui, selon les rapporteurs, n'est pas le problème principal. Il me semble au contraire que seule une politique tarifaire complètement différente de celle pratiquée jusqu'ici pourrait permettre d'améliorer l'attractivité des chemins de fer. Je l'avais déjà dit l'année passée mais je le répète, les problèmes sont toujours les mêmes. Nous rejoignons le président du Conseil d'administration, M. Carlos Grosjean, lorsqu'il affirme que la question des tarifs est un problème politique, qui relève donc du Conseil fédéral et de ce Parlement. Dès lors, nous ne comprenons pas la position de M. Schlumpf lorsqu'il a prétendu, lors d'une récente conférence de presse, que l'abaissement des tarifs n'aura qu'une fonction accessoire – nous ne comprenons pas mieux les rapporteurs qui l'on répété aujourd'hui. Je ne suis pas d'accord, car une décision allant dans ce sens permettrait aux chemins de fer d'acquiescer de nouveaux clients, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport des marchandises. L'objectif actuel doit être, dans l'intérêt général du pays, et notamment pour des raisons écologiques, d'augmenter le trafic public au détriment du trafic public. Dans ce sens, la diminution des tarifs constitue, avec la réduction du temps de parcours, un élément essentiel. Là encore, j'invite le Conseil fédéral à revoir ce qui me semble être une position trop prudente.

De toute façon, la direction à suivre va dans le sens d'une révision du mandat des prestations, afin de permettre, grâce à des mesures appropriées, une réduction importante des tarifs des chemins de fer, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Je voudrais dire encore quelques mots à propos de l'amélioration de l'offre des divers services offerts aux usagers, dans le but d'améliorer l'attractivité des chemins de fer. Nous approuvons les innovations introduites en 1984, notamment la «voiture-silence», la voiture avec jardin d'enfants, etc. si tout cela est positif, un effort plus important devrait toutefois être fait pour augmenter et améliorer ces prestations, surtout en ce qui concerne la mise en service de matériel roulant nouveau, de nouveaux wagons, pour la composition des divers trains. Sans vouloir faire de régionalisme, je reviendrai encore sur le cas particulier de la ligne du Gothard, mais le problème se pose également pour d'autres lignes, à l'exception peut être de la transversale, St-Gall–Zu-

rich-Genève et vice versa. Offrir aux voyageurs de la ligne du Gothard – je pourrais citer à ce propos le rapport du Conseil d'administration – une voiture panoramique ou une voiture salon de style Belle Epoque, c'est très bien, mais il faudrait aussi que les wagons qui circulent sur beaucoup de liaisons directes nord-sud soient un peu plus modernes, compte tenu notamment des temps de parcours. Je ne sais pas s'il vous est déjà arrivé de voyager de nuit entre Bellinzone et Lugano ou entre Zurich et Bellinzone. Cela m'arrive assez fréquemment, et je vous assure que même en première classe ce n'est pas d'un grand confort. Je ne vous décrirai pas en détail les conditions dans lesquelles on doit parfois voyager dans ces trains.

Dans ces conditions, compte tenu des temps de parcours et des prix demandés, on comprend aisément que la voiture soit préférée au train. Un effort dans le sens de mettre à disposition plus de matériel roulant, en augmentant à cette fin les investissements, doit être fait et là je suis d'accord avec les rapporteurs. Cela aurait en outre l'avantage d'assurer du travail aux ateliers des chemins de fer, lesquels se trouvent parfois confrontés à des problèmes. On pourrait par exemple les charger d'améliorer le matériel roulant. En définitive, il reste beaucoup à faire.

Enfin, je parlerai brièvement de la politique du personnel car d'autres dans cette salle sont en fait plus qualifiés que moi pour traiter de cette question. En 1984, on a enregistré une diminution de 940 unités de personnel employées par les chemins de fer. Sans être opposé à des mesures de rationalisation, d'optimisation de l'utilisation du personnel, il me semble que la poursuite d'une telle politique au-delà de ce qui a déjà été fait est pour le moins discutable, non seulement dans l'intérêt des employés dont les charges de travail s'accroissent, mais surtout eu égard à l'efficacité des services. A ce propos, je voudrais reprendre un point dont les rapporteurs ont déjà parlé, la question de l'absentéisme du personnel. On a cité ici des chiffres prouvant que ce taux d'absentéisme du personnel des chemins de fer est relativement élevé. Il faudrait en analyser les causes, et savoir si cet absentéisme pour maladie ou accident n'est pas lié, dans une certaine mesure, avec l'augmentation du rythme de travail, conséquence de la politique, discutable, de réduction du personnel. A mon avis, dans l'intérêt général du renforcement du rôle des chemins de fer, on ne peut pas se contenter d'une politique comptable du personnel, avec une limitation encore plus poussée, surtout si l'on envisage une certaine augmentation du trafic et l'introduction de la semaine de 42 heures.

Nous invitons encore une fois le Conseil fédéral ainsi que le Conseil d'administration des chemins de fer à ne pas pratiquer une telle politique du personnel et à revoir le problème dans son ensemble.

Malgré toutes ces considérations critiques, je confirme ce que j'avais annoncé au début de mon intervention, nous voterons les comptes et la gestion des chemins de fer 1984.

Aliesch: Heute können wir feststellen, dass der Leistungsauftrag im Unternehmen SBB kreative Kräfte mobilisiert hat. Die gegenüber dem Vorjahr und dem Budget erzielten Verbesserungen sind zu einem guten Teil auf die unternehmerischen Bemühungen zurückzuführen. Trotz der erreichten Ergebnisverbesserungen ist die finanzielle Lage der SBB nach wie vor unbefriedigend. Entsprechend gross ist die finanzielle Belastung des Bundes durch die Leistungen an die SBB. Diese Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes erreichte 1984 1,253 Milliarden Franken, was immerhin einer Belastung von über 500 Franken je Haushalt entspricht. Im Gegensatz zum Vorjahr fehlt in der diesjährigen Botschaft leider eine Zusammenstellung über die finanzielle Belastung des Bundes durch die Leistungen an die SBB.

Sicher kann mit einigem Recht darauf hingewiesen werden, dass eine derartige Zusammenstellung sachgerecht in die Vorlage über die Staatsrechnung gehört. Im Sinne einer möglichst guten Transparenz dürften diese Zahlen jedoch, wie in den Vorjahren, ohne weiteres auch in der vorliegenden Botschaft erscheinen. Dies allein schon deshalb, um

den etwa erhobenen Vorwurf zu entkräften, für den öffentlichen Verkehr werde fast nichts getan.

Namens der Fraktion der FdP möchte ich trotz der erfreulichen Ergebnisverbesserung, welche auch wir anerkennen und mit dem Dank an die Unternehmensführung und an alle Mitarbeiter der SBB verbinden möchten, doch auf zwei Problemkreise hinweisen. Der eine ist ein Bereich innerhalb des Güterverkehrs, beim anderen handelt es sich um die Entwicklung im Personalwesen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr waren bis Anfang der siebziger Jahre sehr massgeblich an den damals noch guten Rechnungsabschlüssen der SBB beteiligt. Im Jahre 1970 entfielen noch 60,6 Prozent des gesamten Verkehrsertrages auf den Güterverkehr. Unter Berücksichtigung der Abteilungen betrug dieser Anteil 1984 nur noch 43,4 Prozent. Betrachtet man den Nord-Süd-Transitgüterverkehr, so stellt man fest, dass das 1984 von den SBB transportierte Volumen kaum höher ist als jenes von 1970. In der gleichen Zeitspanne verzeichnete dagegen der Transitgüterverkehr von Nordeuropa nach Italien und umgekehrt – ausgehend von knapp 28 Millionen Tonnen im Jahre 1970 – eine Steigerung um etwa 25 Millionen Tonnen.

Auch in diesem Bereich des Transitgüterverkehrs bekommen die SBB die Konkurrenz der Strasse mit aller Härte zu spüren. Vom Anstieg des Nord-Süd-Transitgüterverkehrs zwischen 1970 und 1984 entfallen nämlich etwa 20 Millionen Tonnen auf die Strasse. Die Schweizer Strassen sind an diesem Anstieg allerdings nur mit etwas mehr als mit einer halben Million Tonnen beteiligt. Es muss demnach festgestellt werden, dass der Transitgüterverkehr in erster Linie auf den Strassen im Westen und Osten der Schweiz zugenommen hat.

Während uns dieser Umstand wenig betrübt, muss uns die zusätzlich zu dieser Entwicklung stattfindende Umfahrung der Schweiz auf der Schiene schon eher zu denken geben. Im Geschäftsbericht der SBB finden wir auf Seite 17 die aufsehenerregende Feststellung, dass die SBB durch die Umfahrung der Schweiz auf anderen Bahnstrecken preislich stark unter Druck gesetzt wurden. Für die SBB machten sich in diesem Verkehrsbereich nicht nur der starke Schweizer Franken, sondern ebenso und besonders die bei den EG-Staaten bestehende Präferenz für die EG-Transportwege bemerkbar. Mit einiger Sorge muss uns deshalb ein zukünftig im Bereich des Möglichen liegender Preiskrieg unter den Staatsbahnen erfüllen. Um so mehr haben wir das Schwergewicht unserer Anstrengungen auf dem Gebiete der Investitionen zu sehen, denn am Markt zählt die Leistung.

Der zweite Problembereich, den ich hier noch kurz ansprechen möchte, betrifft die Entwicklung im Personalbereich. Unsere Fraktion anerkennt die durchgeführte, unter den heutigen Gegebenheiten notwendige Verringerung des Personalbestandes, wobei wir allerdings hinter die Reduktion des in der Ausbildung stehenden Personals um über 16 Prozent ein Fragezeichen setzen möchten. Wir stellen fest, dass der Anteil des Personalaufwandes am Gesamtaufwand trotz einem Personalabbau um 2,4 Prozent auf sehr hohe 59,2 Prozent angestiegen ist. Besorgniserregend ist für uns insbesondere die enorme Steigerung der Leistungen an die Personalversicherung um 7,2 Prozent innerhalb eines Jahres. Die Leistungen der SBB an die Personalversicherung betragen 1984 volle 18,4 Prozent der Grund- und Pauschalbesoldungen. Insbesondere durch den Einbau der Teuerungszulage von 19 Prozent auf den Gehältern und Renten auf den 1. Juli 1984 erhöhte sich der Fehlbetrag im Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse um über 550 Millionen Franken auf 2,35 Milliarden Franken.

Die Belastung der SBB-Rechnung durch die Leistungen an die Personalversicherung erhält durch die Forderung nach einem flexiblen Altersrücktritt eine zusätzliche Dramatik. Die Möglichkeit einer vorzeitigen Pensionierung scheint uns ohne weiteres als diskussionswürdig. Eine vorzeitige Pensionierung muss für diese Frührentner dann allerdings zwingend mit einer Rentenkürzung, welche nach anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen zu errechnen ist, verbunden sein. Alles andere ist ungerecht und unsozial:

unsozial gegenüber allen Mitarbeitern, welche sich nicht vorzeitig pensionieren lassen, und ungerecht gegenüber dem Steuerzahler, welcher ansonsten zu einem guten Teil die zusätzlichen Kosten zu tragen hätte.

Ich schliesse mit dem Antrag der Fraktion der FdP, dem Bundesbeschluss über die Rechnung und den Geschäftsbericht der SBB für das Jahr 1984 zuzustimmen.

Kühne: Die CVP-Fraktion nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB wesentliche Verbesserungen ausweisen kann. Das Vorjahresergebnis ist um 127 Millionen Franken übertroffen worden, und der Cash flow hat sich gar um 7,6mal erhöht. Als markanteste Feststellung lässt sich die Stabilität der Ausgaben anführen, liegen doch die gesamten Aufwendungen um 5 Millionen Franken tiefer als 1983. Die Reduktion des Personalbestandes um 940 Personen hat dieses Ergebnis massgeblich beeinflusst. Die Bemühungen zur Rationalisierung und zur Reduktion des administrativen Aufwandes tragen erste Früchte.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens hat die Erwartungen nicht ganz erfüllen können. Wohl hat der Güterverkehr konjunkturbedingt um 4,7 Prozent zugenommen, der Anteil der Schiene ist aber trotzdem gesamthaft leicht zurückgegangen. Die Frequenzen der Jahre 1980/81 konnten nicht erreicht werden. Es fällt ausserordentlich schwer, den Einbruch des Jahres 1982 auszugleichen. Mit 0,4 Prozent ist die Zunahme beim Personenverkehr sehr bescheiden ausgefallen. Das erste Quartal 1985 zeigt eine Tendenz zur Verbesserung. Hoffentlich hält diese Tendenz an und handelt es sich nicht nur um Hamsterkäufe von Billetten vor der Tarifierhöhung. Das grosse Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel hat offensichtlich noch nicht stattgefunden: deshalb sind die geeigneten Massnahmen zu treffen, welche die SBB attraktiver machen. Ich verweise auf meine diesbezüglichen Ausführungen zum letztjährigen Geschäftsbericht und möchte immerhin verdanken, dass der Vorschlag für die Wiedereinführung der Sonntagsbillette zumindest teilweise berücksichtigt worden ist.

Die CVP-Fraktion begrüsst den Beschluss des Bundesrates zugunsten des Konzeptes «Bahn 2000» ausdrücklich. Sie hofft, dass sich die Zielsetzungen – nämlich die Fahrgelegenheiten zu vermehren, die Bahnreisezeiten zu verkürzen, die Wartezeiten auf den Umsteigebahnhöfen zu vermindern und neue direkte Bahnverbindungen zu schaffen – erfüllen werden. Die vermehrte Beachtung des Faktors Reisezeit ist dringend, und zwar nicht nur auf der Gotthardlinie! Eine Bahnreise in Frankreich oder Deutschland lässt einen dies bewusst werden.

Die CVP-Fraktion ist nicht glücklich über die starke Reduktion der Investitionen. Wohl gewitzigt durch einige zu euphorische Projekte, sind Generaldirektion und Verwaltungsrat der SBB vorsichtiger, hoffentlich aber nicht zu ängstlich geworden. Regelmässige, angemessene Investitionen sind die Voraussetzung für eine moderne und leistungsfähige Bahn.

Auch uns erfüllt die Entwicklung der Pensions- und Hilfskasse der SBB mit Sorge. Die kapitalisierten Zinsverpflichtungen haben einen hohen Stand erreicht; der Einbau der Teuerung von 19 Prozent führte zu einer Erhöhung der aufgelaufenen Verpflichtungen gegenüber der Pensions- und Hilfskasse von 368 auf 758 Millionen Franken innerhalb dieses Jahres. Die Tilgung dieser Verpflichtungen wird unsere Staatsbahnen während der nächsten Jahre stark belasten. Durch den jährlichen Einbau der Teuerungszulagen sollen künftig ähnlich hohe Raten nicht mehr auftreten. Die zuständigen Stellen rechnen mit einer gewissen Stabilisierung, vorausgesetzt, dass die Teuerung sich in engen Grenzen hält. Immerhin werden sich neue Verpflichtungen ergeben, ehe die bisherigen abgetragen sind.

Für das Geschäftsjahr 1985 nehmen wir die optimistischen Ausführungen von Herrn Generaldirektor Latscha sehr gerne zur Kenntnis; er rechnet auch für das laufende Jahr mit einem wesentlich besseren Ergebnis als budgetiert.

Gestatten Sie mir noch eine persönliche Bemerkung zur

unterschiedlichen Art der Buchhaltungen bei verschiedenen Sachgebieten. Bei der Rechnung der SBB werden die Abteilungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen als Verkehrsertrag verbucht. Der Fehlbetrag wird nach dem Nettoprinzip ausgewiesen. Dies im Gegensatz zum Beispiel zur Milchrechnung, die nach der Bruttomethode erstellt wird. Dort werden Preiszuschläge, Verbilligung von Produkten und Exportverluste undifferenziert aufaddiert. Sogar mit den direkten Beiträgen der Produzenten tritt der Bund nachher grosszügig als Sponsor auf. Ich gönne den SBB die bevorzugte Darstellung voll und ganz. Materiell hat die Art der Buchungen keinen direkten Einfluss. Man darf aber die Auswirkungen doch nicht ganz unterschätzen. Vor allem neueste Erfahrungen zeigen, dass sogar weise Männer mit Bruttozahlen Probleme bekommen können.

Die CVP-Fraktion stimmt den Anträgen von Bundesrat und Kommission und somit der Deckung des Fehlbetrages von 304 Millionen Franken zu und dankt Leitung und Personal der SBB für ihren Einsatz und ihre Zuverlässigkeit und den Bahnkunden für ihre Treue.

Bircher: Es zeichnet sich jetzt langsam ein offensichtlich gemeinsamer Nenner ab, der dahin lautet, dass man zufrieden ist, dass der Fehlbetrag der Bundesbahnen etwas weniger gross ausgefallen ist, als im Budget für das vergangene Jahr vorgesehen wurde. Es ist selbstverständlich, dass man sich dieser Wunschrichtung nicht verschliessen kann. Immerhin heisst es doch nachzufragen, weshalb diese Rechnungsverbesserung erfolgt ist. Es ist interessant zu sehen, dass auch die SBB selbst schreiben, dass ihre vermehrten Verkaufsanstrengungen – also ihre vermehrte Aktivität am Markt, ihr besseres Marketing, ihre zusätzlichen Aktionen usw. – zum Teil ausschlaggebend gewesen seien. Das ist sicher positiv, vor allem wenn es sich nicht nur rechnerisch in mehr Einnahmen, sondern auch in grösseren erzielten Verkehrsmengen niederschlägt.

Fraglich wird es aber, wenn als zweiter Grund aufgeführt wird: dass Einsparungen auf der Aufwandseite massgebend gewesen seien. Hier gilt es einfach zu fragen, worin denn diese Einsparungen bestanden. Sie sind grundsätzlich positiv, wenn sie administrative Schwerfälligkeiten, Überflüssiges beseitigen, entschlacken oder wenn sie technische Rationalisierungen als Ausgangspunkt hatten. Wenn damit aber ein Leistungs- und ein Serviceabbau gegenüber dem Kunden, gegenüber dem Markt verbunden ist, wird natürlich jede Aufwandeinsparung fraglich. Sicher können wir dann feststellen, dass diese Aufwandeinsparung nicht vom Kunden gewünscht wurde. Ich würde einmal die Deutung wagen, dass sie auch von der Mehrheit unseres Parlamentes nicht gewollt wäre. Wir haben nämlich interessanterweise gerade in diesen Wochen Vorstösse von verschiedenen Seiten erhalten. Ich zitiere nur eine: die freisinnige Forderung der vergangenen Session, welche ausdrücklich verlangt, dass eine ausreichende Bedienung auch wenig befahrener Strecken aufrechtzuerhalten sei. Es geht um ein Postulat, das von der Grosszahl der freisinnigen Fraktion unterstützt wird. Dazu stehen natürlich einzelne der Rationalisierungsbestrebungen der SBB in diametralem Gegensatz, also folglich auch im Gegensatz zum geäusserten Parlamentswillen. Auch der Personalabbau ist für ein Dienstleistungsunternehmen sehr massiv ausgefallen: 940 Personen – etwa 2,5 Prozent – in einem einzigen Jahr weniger, in einer Dienstleistungsbranche, während allgemein in der Wirtschaft heute das Personal eher vermehrt wird. Auch wenn es Personaleinsparungen zu beurteilen gilt, gilt natürlich die allgemeine Feststellung: Wo unnötige, überflüssige Tätigkeiten stattfanden, à la bonheur, aber wenn es auf Kosten der Sicherheit, der Leistung, der Bedienung, der begleiteten Züge usw. geht, wird es fragwürdig. Deshalb sind auch die Bemerkungen von Herrn Aliesch, welcher den hohen Personalanteil wieder kritisiert hat, in einem anderen Licht zu sehen, wenn man sie in Relation zu den geforderten Leistungen bringt. Gerade im vergangenen Winter hatten wir ja ein klassisches Beispiel: Während weniger Wochen, teilweise sogar an einzelnen Tagen, Spitzenverkehr; Leute, die sich sonst nie zur

Bahnbenützung bequemen, wollten plötzlich den entsprechenden Service, genaue Abfahrtszeiten und ihren Platz. Das alles braucht natürlich entsprechende personalpolitische Vorbereitungen und hat dann seine Auswirkungen: In diesem Sinne also ist besonders auch für diesen Winter dem Personal, das mit reduzierten Beständen einen Mehrverkehr zu bewältigen hatte und im grossen ganzen ihm auch Meister geworden ist, der ausdrückliche Dank auszusprechen. Ich möchte an diese Bemerkungen auch einen Wunsch zuhänden des Bundesrates anknüpfen bezüglich des neuen Leistungsauftrages, der von der SP-Fraktion grundsätzlich zur Überprüfung angemeldet wird. Wir möchten dort andere Prioritäten als ein reines Rentabilitätsdenken. Wir möchten volkswirtschaftliche Ziele verfolgen, möglichst viel sinnvollen Verkehr von der Strasse auf die Schiene bringen. Das sollte unseres Erachtens beim nächsten Leistungsauftrag, den der Bundesrat in diesen Monaten ausarbeitet, im Zentrum stehen.

Damit sind wir auch bei den Tarifen angelangt. Es ist für uns ein wesentlicher Faktor, wie die Tarife gestaltet sind, wenn wir mehr Verkehr erzielen wollen. Sie kennen alle unsere Vorschläge für halbe Preise beim öffentlichen Verkehr; denn wir wollen jetzt auch über die Bundesbahnen, die wir vom Bund aus beeinflussen können, unseren Beitrag zur geforderten Reduktion der Umweltbelastung leisten, weil diese Reduktion, sehr wahrscheinlich von vielen heute erkannt, eine Aufgabe von höchster Priorität geworden ist. Da muss natürlich der Bund, wenn er schon taugliche Mittel hat, signifikant mithelfen und seinen Beitrag leisten, auch wenn das etwas kostet.

Was letztes Jahr beschlossen und 1985 in Kraft gesetzt wurde mit der Ihnen allen bekannten Tariferhöhung, die hier ausführlich debattiert wurde, steht natürlich in purem Gegensatz zu allen Bestrebungen zur Reduktion der Umweltbelastung.

Wir sind aber zuversichtlich, dass jetzt, ab 1985, die SBB, und mit ihnen auch der Bundesrat, die neuen Signale aufgenommen haben, d. h. die Absichtserklärungen, die dahingehen, mindestens einmal die Halbtaxabonnemente wesentlich zu verbilligen, und dass die von uns schon früher geforderten Vergünstigungen in Form von Familienbilletten und Sonntagsbilletten, wie es Herr Kühne gesagt hat, ebenfalls realisiert werden. Wir sind zwar grundsätzlich der Meinung, dass Aktionen, die immer nur sehr beschränkt gültig sind, beispielsweise die zweimal fünf Sonntage für das Sonntagsbillet, nicht nachhaltig zur Trendwende beisteuern können. Das müssen Aktionen sein, die das ganze Jahr durchgezogen werden, damit sie auch den Leuten viel bewusster werden und diese nicht immer wieder grosse Erkundigungen am Schalter einholen müssen.

Selbstverständlich sind wir der Meinung, dass Tarifierhöhungen allein nicht genügen. Der künstliche Gegensatz, der jetzt etwa von einzelnen Politikern geschürt wird, dass jene, die für Tarifvergünstigungen seien, *eo ipso* auch gegen neue zusätzliche Investitionen seien, ist völlig haltlos; er stimmt, mindestens für die SP-Fraktion, nicht. Wir sind, parallel zu den Massnahmen im Tarifbereich, auch für einen Ausbau der Infrastruktur der Bahnen, besonders weil wir wissen, dass die Infrastrukturaufwendungen für die Schiene in den letzten 20 bis 30 Jahren bedeutend kleiner waren als jene für die Strasse. Darauf haben sowohl wir wie auch der Bundesrat schon sehr früh hingewiesen. Das gilt es nun nachzuholen.

Es ist selbstverständlich, dass die erforderliche Mehrbenützung der Bahnen kurzfristig nur mit Tarifmassnahmen zu erzielen ist. Jede Massnahme im Investitionsbereich, die wir beschliessen und durchziehen, hat eher mittelfristige Auswirkungen; es braucht eine gewisse Zeit, bis das Rollmaterial erneuert ist, neue Strecken gebaut sind. Und es ist natürlich relativ einfach, wenn gewisse Parteien, gewisse Politiker sofort ja sagen zu neuen Investitionen, zur «Bahn 2000» und anderen Programmen, die sehr zu begrüessen sind, dann aber bei den Bestrebungen zur Redimensionierung des Strassenausbaus nicht mitmachen. Wir können nicht beim Nationalstrassennetz, wo heute auch beim Volk

ein wesentliches Umdenken stattgefunden hat, immer nur auf das im Jahre 1958 festgelegte Konzept hinweisen, wenn Streckenführungen, die nicht mehr nötig und auch nicht mehr gewünscht sind, im Programm gestrichen werden sollten. Wir müssen die Investitionen auf der Schiene fördern, aber im Strassenbereich die sehr stark explodierten Investitionen der letzten 20 bis 30 Jahre eben entsprechend dämpfen. Nur auf diese Art können wir die Trendwende herbeiführen.

Für dieses Jahr hoffen wir, dass die entsprechenden politischen Entscheide, die zu dieser Trendwende nötig sind, eingeleitet werden, und dass wir im Interesse des ganzen Landes dabei auf die Mitarbeit und die Mithilfe aller Parteien zählen können.

Dünki: Die LdU/EVP-Fraktion nimmt von der Botschaft des Bundesrates zu diesem Geschäft in zustimmendem Sinn Kenntnis. Unsere Mitglieder werden für Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1984 stimmen. Wir haben aber folgende Bemerkungen vorzutragen:

Auch wir danken dem Verwaltungsrat und der Generaldirektion für die verschiedenen Bemühungen, die Bahn attraktiver zu gestalten. Die eingeleiteten Sonderaktionen, wie teilweise Einführung des Sonntagsbillets und dergleichen, unterstützen wir ausdrücklich. Es ist erfreulich festzustellen, dass Anstrengungen unternommen werden, damit die SBB an Terrain gewinnen.

Diese Anstrengungen haben sich auch in bescheidenem Umfange auf das Rechnungsergebnis ausgewirkt. In diesem Punkt verdienen die Verantwortlichen und das Personal unseren Dank und unsere Anerkennung. Wir ermuntern sie, diese Bemühungen fortzusetzen und noch intensiver an die Hand zu nehmen. Eine in die Zukunft gerichtete und umweltgerechte Verkehrspolitik ist ein Gebot der Stunde. Alle Schritte in dieser Richtung werden durch unsere Fraktion ausdrücklich unterstützt.

Auf der anderen Seite sprechen wir an dieser Stelle nochmals unsere Missbilligung bezüglich der kürzlich vorgenommenen Tarifierhöhung aus. Mit der Preiserhöhung wurde viel Goodwill zerstört. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, das zögernd einsetzt, wurde mit dieser Massnahme erschwert. Die Bahnpreise sind nicht nur eine frankenmässige Angelegenheit, sondern haben auch eine psychologische Auswirkung. Der Aufschlag hat viele treue Kunden verärgert. Neue, regelmässige Kunden, die dringend notwendig wären, konnten damit bestimmt nicht gewonnen werden. Eine solche Ungeschicklichkeit darf in nächster Zeit nicht wieder passieren. Die Tarifpolitik ist eines der Führungsmittel; solange das Leistungsangebot nicht wesentlich verbessert ist, sind die Tarife auf dem jetzigen Stand zu halten oder zu senken. Das Rechnungsergebnis kann nur verbessert werden, wenn die Umsätze steigen. Nur massvolle Preise können die Frequenz steigern. Dazu müssen Leistungsverbesserungen kommen, nicht ein Leistungsabbau. Viele Kollegen aus Zürich sind zum Beispiel verärgert, dass mit dem Fahrplanwechsel der Zug Zürich ab 06.33 Uhr ausfällt und wir verspätet zur Sitzung kommen.

Wenn die Faktoren Preis und Leistung stimmen, erreichen die Bahnen das angestrebte Ziel. Ich hoffe, dass der Bundesrat und der SBB-Verwaltungsrat die notwendigen Lehren aus der letztjährigen Budgetdebatte gezogen haben. Unsere Fraktion würde einer neuen Tarifierhöhung wiederum mit aller Vehemenz den Kampf ansagen. Ich möchte nur ein Beispiel nennen, wie unsinnig und ungerecht die Preiserhöhung ist. Seit 1. Mai 1985 kostet die Veloaufgabe 5 Franken, wenn ein Billett gelöst wird; früher waren es Fr. 3.50. Für kurze Strecken ist dies sehr teuer. Wenn eine Familie mit zwei Kindern aus der Stadt hinaus will und dabei die Bahn benützt, um eine kleine Velotour zu unternehmen, zahlt sie nebst dem Billett bereits 20 Franken. Die gleiche Summe muss bei der Heimfahrt nochmals ausgegeben werden. Die Veloaufgabe kostet also bereits 40 Franken. Dieser Preis ist für ein gesundes Sonntagsvergnügen einfach zu hoch. In diesem Punkt betreiben die SBB eine familienfeind-

liche Politik. Viele Familienväter werden auf jeden Fall dem Werbeslogan «Gün de Goofe en Plausch, nimm d'Bahn» keine Folge geben, weil dieser Plausch zu teuer ist. Ich ersuche daher den Verwaltungsrat, gerade diesen Punkt nochmals zu überprüfen und möglichst rasch eine Korrektur anzubringen. Ich garantiere: hier wäre weniger bestimmt mehr.

Die Bahnen werden in den nächsten Jahren im Brennpunkt der öffentlichen Diskussion stehen. Wir werden unsere Zielvorstellungen bei der Behandlung des neu formulierten Leistungsauftrages einbringen. Wir sind überzeugt, dass auf diesem Gebiet noch einiges zu tun ist und anders gestaltet werden kann.

In Anbetracht des rapid zunehmenden Waldsterbens bekommen die Bahnen einen ganz anderen Stellenwert. Dies bedingt, dass die öffentliche Verkehrspolitik neu überdacht und den veränderten Verhältnissen angepasst wird. Mit allen Mitteln muss versucht werden, die Bahnen rasch attraktiver als den Strassenverkehr zu gestalten. Dies sind wir der kranken Umwelt schuldig. Wir müssen alles daran setzen, dass endlich die Vernunft siegt. Wir empfehlen Ihnen also von unserer Fraktion aus, den Jahresbericht und die Rechnungen pro 1984 zu genehmigen und den Passivsaldo von rund 304 Millionen Franken zu Lasten der Bundeskasse zu übernehmen.

Präsident: Die Fraktion der Nationalen Aktion/Vigilants lässt mitteilen, dass sie dem Geschäft zustimmt.

Künzi: Ich danke den SBB für ihren beachtlichen Einsatz in Richtung Förderung des öffentlichen Verkehrs. In einem Punkt möchte ich allerdings eine gewisse Kritik anbringen: er betrifft den internationalen Verkehr.

Die Angaben über die Entwicklung des Personenverkehrs zeigen, dass erfreulicherweise fast bei allen Verkehrsarten Zunahmen zu verzeichnen sind. 1984 bildete aber der internationale Verkehr wieder eine negative Ausnahme in diesem schönen Bild, nachdem hier erneut eine Ertragseinbusse zu verzeichnen war. Da der Verkehr mit Frankreich dank der TGV-Verbindungen nochmals zugenommen hat, muss der Rückgang in den anderen Relationen noch grösser sein, als dies in der Zusammenfassung zum Ausdruck kommt. Trotzdem sucht man im Geschäftsbericht vergeblich nach Hinweisen, welche auf Bemühungen zu einer attraktiveren Gestaltung des internationalen Reiseverkehrs schliessen liessen. Dies ist deshalb schade, weil aus dieser Sparte immerhin 22 Prozent der gesamten Personenverkehrserträge stammen.

Während die TGV-Anschlussverbindung nach Bern, die von durchschnittlich 350 Personen pro Tag benützt wird, von den SBB nur zögernd eingeleitet wurde, erkennt man bei anderen Verbindungen wenig Anstrengungen, um die teilweise unzumutbaren Grenzaufenthalte – auf die möchte ich vor allem hinweisen – zu verkürzen. In diesem Zusammenhang möchte ich den Bundesrat nochmals ersuchen, auch die nötigen Schritte mit Deutschland einzuleiten, um die längst fällige Elektrifizierung der Bahnlinie Schaffhausen–Singen zu beschleunigen und damit das letzte nicht elektrifizierte Teilstück auf der Linie Mailand–Gotthard–Zürich–Stuttgart mit dem Fahrdraht zu versehen. Bei den internationalen Schnellzügen Mailand–Stuttgart muss nach wie vor innert einer halben Stunde die Lokomotive zweimal gewechselt werden. Dies ist nicht nur unwirtschaftlich, sondern bedingt auch einen Zeitaufwand, welcher die Attraktivität dieser Bahnverbindung unnötig schmälert. Es ist nicht zu übersehen, dass die Konkurrenzlage der Bahn durch diese Lücke empfindlich beeinträchtigt wird, was sich auch negativ auf die Ertragslage der Schweizerischen Bundesbahnen auswirkt. Von Zürich nach Stuttgart kann man fast nicht mit der Bahn fahren; man ist praktisch gezwungen, das Auto zu nehmen.

Ich bitte den Bundesrat, mir in dieser Richtung Auskunft zu erteilen.

M. Clivaz: Etant membre du Conseil d'administration des CFF, il ne m'appartient pas de me prononcer sur les comptes ni sur le rapport de gestion de l'année dernière. Vous me permettrez néanmoins de faire quelques remarques d'ordre général. Je voudrais tout d'abord prendre acte avec satisfaction des compliments qui ont été adressés aussi bien à la direction de l'entreprise qu'au personnel.

En ce qui concerne le personnel tout spécialement, je crois que ces compliments sont tout à fait justifiés, car si les résultats de 1984 sont bien meilleurs que ce qui avait été prévu dans le budget, on le doit, en grande partie sinon totalement au personnel et à la bonne volonté dont il a fait preuve. Le président de la commission a même remercié le personnel pour la compréhension avec laquelle il a accepté les mesures de rationalisation. Cela est vrai, mais je voudrais rendre attentifs les membres de ce conseil sur le fait que les mesures de rationalisation peuvent aussi atteindre certaines limites à ne pas dépasser dans le cas des CFF, je crois que l'on en est bientôt là. Ces mesures, que le personnel continue d'accepter lorsqu'elles lui paraissent justifiées et compatibles avec des conditions de travail convenables, ne doivent toutefois pas aboutir à une mise à contribution du personnel au point de mettre en cause la santé de celui-ci ainsi que le service à la clientèle. Il semble que l'on doive attirer l'attention de la direction de l'entreprise sur ce point également, car il convient d'améliorer le service à la clientèle et non pas de l'aggraver à un moment où il importe par dessus tout de donner la priorité aux transports publics. Je pense que nous aurons encore l'occasion de nous entretenir à ce sujet lorsque nous discuterons de la politique coordonnée des transports et de la révision du mandat de prestations.

M. Carobbio a dit ce qu'il fallait préciser à cet égard tout à l'heure. Je n'y reviendrai donc pas, sinon pour souligner une remarque qu'il a faite en ce qui concerne l'augmentation des absences pour cause de maladie. Les CFF ont entrepris une étude pour déterminer les véritables causes de ces absences. Dans le cadre de cette étude, il faudra naturellement prendre en considération les conséquences des mesures de rationalisation, autrement dit l'augmentation de l'intensité du travail. Les CFF, en tant qu'employeur, n'ont pas intérêt à accentuer les mesures de rationalisation au point de mettre en cause la santé du personnel. En définitive, le résultat comptable se révélerait négatif pour l'entreprise si l'évolution devait se poursuivre dans cette direction. Encore un mot pour terminer à l'adresse de M. Aliesch qui revient chaque année sur les coûts du personnel et en particulier sur ceux relatifs à la caisse de pension. On l'a déjà dit, mais j'insiste: M. Aliesch doit prendre aussi acte du fait que l'augmentation extraordinaire enregistrée en 1984 est due avant tout à l'intégration de 19 pour cent d'allocation de renchérissement dans le salaire assuré. Une opération qui ne se reproduira plus ces prochaines années puisque l'allocation sera désormais intégrée année après année dans le salaire assuré.

Aregger, Berichterstatter: Die Fraktionssprecher haben Geschäftsbericht und Rechnung allgemein gut aufgenommen. Ich danke ihnen, denn sie haben damit auch das Ergebnis der Kommissionsmehrheit bestätigt.

Gestatten Sie mir einzig einige Bemerkungen zu Herrn Carobbio. Es ist selbstverständlich, dass die Verkehrskommission den Geschäftsbericht der Bundesbahnen eingehend und in seinem vollen Umfang bearbeitet hat. Aber wir müssen uns darauf beschränken, hier als Berichterstatter einige Schwerpunkte noch einmal besonders zu betonen. Wir wissen, dass die Bundesbahnen die Resultatverbesserungen vor allem mit internen Massnahmen angestrebt haben. Es ist uns aber ebenso klar, dass die Bundesbahnen eine beträchtliche Zunahme der Abgeltung gemeinschaftlicher Leistungen entgegennehmen durften. Auch wir haben gesehen, dass Bericht und Antrag des Verwaltungsrates auf Seite 5 und 6 eine ganze Vielzahl von verkehrspolitischen grossen Würfeln und Hinweisen auf Zukunftsprojekte enthalten.

Aber ich habe in meinem Referat ausdrücklich festgestellt, dass wir noch Gelegenheit bekommen werden, zur koordinierten Verkehrspolitik, zur «Bahn 2000» und zum neuen Leistungsauftrag hier in diesem Saale zu sprechen und zu entscheiden. Es würde den Rahmen der Behandlung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen 1984 sprengen, wenn wir die ganze Verkehrspolitik in diesem Zusammenhang erneut diskutieren wollten.

Konkret zu den Fragen von Herrn Carobbio: Wir haben im letzten Jahr über die Alpentransversale gesprochen. Wir haben damals entschieden, dass der Linienführungsentscheid mit dem Bauentscheid zu einem späteren Zeitpunkt zusammengelegt werde. Es kamen damals alle die Fragen der Nord-Süd-Verbindung des europäischen Streckennetzes, der Umfahrung der Schweiz, aber auch der Kostenunterdeckung dieser Transporte zur Sprache. Wir werden bei der Behandlung der Motion Salvioni wieder Gelegenheit haben, darüber zu sprechen.

Die erste Frage von Herrn Carobbio beeinflusst unsere Stellungnahme zum Geschäftsbericht 1984 nicht. Auch die Tarifpolitik, die von Ihnen und von Herrn Bircher angesprochen wurde, die Debatte über Billigpreis oder Investitionen wird in diesem Saale später wiederaufgenommen werden. Im Personalsektor wurde die Frage der Absenzen von Herrn Carobbio ebenfalls aufgegriffen, und Herr Clivaz hat sich soeben dazu geäußert. Es wäre wohl falsch, wenn wir die Ursache dieser ausserordentlich hohen Absenzen von 17,8 Tagen pro Arbeitnehmer und Jahr auf das besondere Risiko dieses Berufes oder auf den Stress infolge der Rationalisierungsmassnahmen zurückführen würden. Der Grund liegt klar beim besonderen beamtenrechtlichen Anstellungsverhältnis. Wer das nicht glauben möchte, den weise ich auf andere risikoreiche, aber privatwirtschaftliche Berufe hin, die im Freien ausgeübt werden, zum Beispiel im Baugewerbe. Ich empfehle, dazu Vergleiche zu ziehen. Sie sehen auf Seite 23 eine Zusammenstellung über den bahnärztlichen Dienst. Herr Clivaz hat es soeben gesagt, und wir haben es auch von der Generaldirektion gehört: Die SBB wollen diesen Ursachen nachgehen und sich einen speziellen Bericht vorlegen lassen.

Ich beantrage Ihnen Bericht und Rechnung 1984 zu genehmigen.

M. Massy, rapporteur: M. Aregger, président de la commission, a répondu à quelques questions. On en a posé d'autres au Conseil fédéral. M. Schlumpf y répondra tout à l'heure. J'aimerais simplement dire à M. Carobbio qu'une partie des questions qu'il a posées concernent Rail 2000 et qu'aujourd'hui nous discutons uniquement des comptes de 1984.

Bundesrat Schlumpf: Die Herren Kommissionssprecher verdienen den Dank des Departements für die gute Darlegung der Vorlage, und Sie alle, meine Damen und Herren, selbstverständlich für die wohlwollende Aufnahme und für die Anerkennung, die Sie an die Adresse der SBB, der Unternehmensorgane und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgesprochen haben. Die nehmen davon gerne Kenntnis, und dieser Dank – das darf man sicher feststellen – ist auch verdient. Ich meine das nicht einfach deswegen, weil wir jetzt, gemessen an den Vorjahren und am Voranschlag, ein so gutes Rechnungsergebnis haben, sondern weil unternehmensintern in der Tat alles unternommen wird. Das braucht den guten Willen auf allen Stufen der Unternehmung, denn wir unternehmen alles, um rationell und trotzdem anforderungsgerecht die Aufgaben zu erfüllen. Die Gründe dafür, dass wir ein weit besseres Rechnungsergebnis als voraussehbar vor uns haben, wurden Ihnen dargelegt.

Ich möchte lediglich mit den Kommissionsreferenten unterstreichen: Es besteht kein Grund zur Selbstzufriedenheit, auch wenn die ersten Monate 1985 eine gewisse Bestätigung des positiven Trends im Jahre 1984 ergeben und man annehmen darf – wenn es etwa bei der Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs der ersten fünf Monate bleibt –, dass wir auch im laufenden Jahr wieder ein besseres Ergebnis vorweisen können, als pro 1985 veranschlagt. Allerdings

ist ein Fehlbetrag in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken neben allen anderen Leistungen, die der Bund für die SBB zu erbringen hat, immer noch ein sehr grosses Engagement. Diese Tatsache verpflichtet uns alle, weiterzuarbeiten – zielgerichtet, langfristig und auch gewissen Grundlinien und Prinzipien verpflichtet. Ich komme darauf bei der Beantwortung einzelner Voten noch zurück.

Im Zentrum stehen muss alles, was in Richtung Koordination im Verkehrswesen und in der Verkehrspolitik geht. Wir werden darauf auch den neuen Leistungsauftrag 1987, der hier wiederholt angesprochen wurde, ausrichten. Es gibt dabei Anpassungen gegenüber dem jetzt laufenden: Wir werden die Erfahrungen, die man gesammelt hat, auswerten und beim Vorschlag für den Folge-Leistungsauftrag berücksichtigen. Es konnten verschiedene konkrete Ziele, insbesondere beim Wagenladungs- und Huckepackverkehr, nicht erreicht werden. Dem müssen wir Rechnung tragen. Aber eines möchte ich jetzt schon festhalten: Wir weichen vom Grundkonzept überhaupt nicht ab. Dieses Grundkonzept, das dem Leistungsauftrag 1982 zugrunde liegt und auf dem auch der Vorschlag des Bundesrates für den Leistungsauftrag 1987 basieren wird, ist absolut GVK-konform. Sie können vom Bundesrat nicht erwarten, dass er jetzt, nach einigen Jahren, in einer so wichtigen Frage einen Kurswechsel vornimmt. Der Leistungsauftrag 1982 wird konzeptionell haargenau das bringen, was im Leistungsauftrag 1987 erstmals konkretisiert worden war.

Sie haben die «Bahn 2000» erwähnt. Es wurde zu Recht herausgestrichen, dass die Infrastruktur das zentrale Problem darstellt. Der Ausbau einer zeitgemässen Infrastruktur hat weit grössere Bedeutung als alle denkbaren tarifarischen Massnahmen. Deshalb muss in diesem Bahn-2000-Vorhaben – also Ausbau der Infrastruktur in grossen Schritten bis zum Jahr 2000, deshalb dieser Titel – ein Schwerpunkt erkannt und realisiert werden. Das heisst nicht, dass wir nicht flankierend auch tarifarische Massnahmen ergreifen und Ihnen das im Zusammenhang mit dem Gesamtbericht vorschlagen werden, den wir im Herbst dem Parlament zu unterbreiten haben.

Nationalrat Aliesch, Sie haben das Problem einer denkbaren Umfahrung der Schweiz auf der Schiene angesprochen. Darin das Risiko eines Preisdruckes zu erblicken, wäre marktwirtschaftlich natürlich nicht richtig. Der Preisdruck, den wir heute tatsächlich haben, kommt von den Überkapazitäten.

Hier eine Klammerbemerkung: Die Probleme im Strassen-transportgewerbe sind nicht durch die Schwerverkehrsabgabe verursacht worden, sondern durch Probleme struktureller Natur, die im wesentlichen von Überkapazitäten resultieren, die im Laufe der Jahrzehnte aufgebaut wurden. Die Probleme im preislichen Sektor sind zum überwiegenden Teil auch Kapazitätsprobleme.

Wir haben für den Gütertransit genügend Schienenkapazitäten. Wir lasten diese Kapazitäten heute nur zu etwa 70 Prozent aus. Beim internationalen Gütertransit erreichen wir nur eine Kostendeckung von etwa 80 Prozent. Wir haben also beim Gütertransitverkehr auf der Schiene auch keine genügende Kostendeckung. Nun können wir natürlich – Nationalrat Aliesch und andere Votanten – mit Blick auf die Rechnung SBB und den Bundeshaushalt vernünftigerweise nicht einfach Marktanteile hamstern, anderen abjagen, um dann die Defizite *sine die* einzubuttern.

Das ist keine Verkehrspolitik; deshalb nicht, weil es ja nicht mehr darum geht, den Alpenwall zu durchstossen und die Schweiz an ein europäisches Verkehrsnetz anzuschliessen. Diese Pioniertat haben andere vollbracht, die früher, vor 100 Jahren, in diesem Saal tätig waren. Wir müssen heute eine koordinierte Verkehrspolitik für den Schienen- und Strassenverkehr betreiben, die insgesamt verkehrs- und auch gesamtwirtschaftlich richtig ist.

Nationalrat Kühne, die Reduktion bei der Investitionsrechnung, welche Sie festgestellt haben, resultiert im wesentlichen aus echten Einsparungen, entsprechenden Aufträgen, die erteilt wurden, aber auch aus betrieblichen Rationalisierungen und aus gewissen Verschiebungen. (Das sind natür-

lich keine echten Einsparungen, aber auch nicht etwa Massnahmen, um die Investitionsrechnung günstig zu gestalten.) Zur Rechnungsdarstellung: Es ist sicher richtig, wenn bei der rechnungsmässigen Darstellung der Abgeltungen des Bundes nicht das gleiche Prinzip angewendet wird wie beispielsweise bei der Milchrechnung, weil es um zwei verschiedene Dinge geht. Hier bezahlt der Bund Leistungen, die er in Auftrag gibt, Leistungen, die die SBB quasi in seinem Auftrag erbringen und die nicht kostendeckend sind. Bei der Milchrechnung subventioniert der Bund; er leistet Beiträge für andere Bereiche und Leistungen, die nicht in seinem Auftrag erbracht werden.

Nationalrat Bircher: Kosteneinsparungen und ein Abbau der Leistungen können den SBB sicher nicht vorgehalten werden. Die SBB haben im Gegenteil in den letzten Jahren ihr Leistungsangebot wesentlich gesteigert, insbesondere durch die Einführung des Taktfahrplanes. Die 940 Stellen, die im vergangenen Jahr abgebaut werden konnten, resultieren aus verschiedenen Massnahmen im zentralen Verwaltungsbereich, dann aber auch im Zusammenhang mit der Reorganisation des Stückgutverkehrs, also dem Übergang zum Cargo-Domizil-Prinzip.

Darf ich eine Zahl in Erinnerung rufen, die auch im Geschäftsbericht enthalten ist? Die durchschnittliche tägliche Auslastung der Personenzüge bei den SBB erreicht nicht 30 Prozent. Man kann also sicher nicht sagen, dass das Leistungsangebot der Nachfrage im Personenverkehr nicht gerecht würde. Der neue Leistungsauftrag – ich habe dazu bereits etwas gesagt – wird also konzeptionell nichts anderes bringen.

Nationalrat Bircher: Sie haben gesagt, die SBB und das Departement hätten in tarifarischer Hinsicht Signale aufgenommen. Wer hat was? Von wem sind diese Signale ausgegangen und wer hat sie aufgenommen? In aller Unbescheidenheit: Die Signalanten waren wir. Die beiden tarifarischen Massnahmen, die wir der Öffentlichkeit vorzeitig bekanntgegeben haben, bevor der Bundesrat Stellung nehmen konnte – das hat er bis heute noch nicht –, Reduktion der Halbtax-Abonnementspreise von 360 Franken auf 100 Franken und das Familien-Generalabonnement, sind unsere Ideen, die Ideen der SBB. Wir haben diese Massnahmen schon vor Monaten festgelegt. Diese Signale wurden aufgenommen, und man hat eine Pressekonferenz angesetzt. Wir haben davon erfahren und gefunden, dass eine solche Anleihe nicht ganz richtig sei. Wir sind dann selbst an die Öffentlichkeit getreten. Es handelt sich also um SBB-Eigengewächs. Das darf man doch auch feststellen.

Nationalrat Dünki: Die Tarifierhöhung des vergangenen Jahres, 5 Prozent, war nur ein Ausgleich der Teuerung. Ein personalintensives Unternehmen hat eine gute Legitimation, einen Teuerungsausgleich vorzunehmen.

Die SBB verwenden nahezu 60 Prozent ihres Gesamtaufwandes im Personalsektor. Gerade dieser Sektor ist voll und ganz der Teuerung ausgesetzt. Sie schlägt sich dort ohne jeden Rabatt nieder. Will man nicht einen Aufstau von Defiziten im Jahr um Jahr wegen unterbliebener Teuerungsausgleiche in Kauf nehmen, ist auch eine gewisse Teuerungsanpassung in Teilschritten notwendig.

Nationalrat Künzi, zu Ihren Ausführungen: Immerhin hat auch der internationale Reiseverkehr um 4 Prozent zugenommen, natürlich ungleich verteilt auf die Destinationen Genf, Lausanne, Paris, dank TGV und anderen. Die Bestrebungen für eine Elektrifizierung Schaffhausen–Singen, dieser Singularität – das sind tatsächlich etwas museale Verhältnisse –, laufen, wir unterstützen sie. Wir hoffen, dass man endlich einmal zu einer Behebung dieser – man kann schon sagen – internationalen Kuriosität kommt. Die SBB und wir tun unser Bestes.

Nationalrat Carobbio, Ihr Votum wäre eigentlich eine Einladung, hier nicht eine verkehrspolitische Auslegeordnung vorzunehmen, sondern ein Memento abzugeben, nämlich Hinweise auf das, was ich schon oft darlegen durfte. Ich will das nicht tun. Dieses Memento und diese Da-capo-Musik kennen wir ja, die kommt am nächsten Montag in anderem

Zusammenhänge auch wieder. Aber zwei Punkte möchte ich doch nicht unkommentiert lassen.

Sie haben gesagt: Der Bundesrat sollte auf seinen Entscheid zurückkommen, in Sachen Eisenbahn-Alpentransversale jetzt nicht vorwärts zu machen. Mein Memento besteht darin, Ihnen einmal mehr zu sagen, was Sie auch schwarz auf weiss in Händen haben: Der Beschluss des Bundesrates, über den wir vor einem Jahr auch in den beiden Kammern diskutierten, geht dahin, dass wir auf einen vorgezogenen Linienwahlentscheid verzichten. Wir vermeiden eine Prozedur, wie sie während langer Zeit vorgesehen wurde, und zwar aus den Gründen, die ich Ihnen damals darlegte. Ein vorgezogener Linienwahlentscheid brächte überhaupt nichts, weil bis zu einem späteren Baubeschluss sich die Meinungen total ändern können. Eine Folge eines solchen Linienwahlentscheides ohne rechtliche Verbindlichkeit – weil er ja auch keinem Referendum unterstehen würde – wäre höchstens noch, dass im Hinblick auf den definitiven Beschluss seitens der SBB Fehlinvestitionen getätigt würden. Darauf kommen wir nicht zurück, dazu besteht keine Veranlassung.

Wir werden Ihnen, wenn die Angelegenheit reif ist, zwei Beschlüsse unterbreiten. Einen Baubeschluss, der dann auch die Linienwahl enthält. Dieser Baubeschluss muss dann festlegen: Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale, Gotthardbasis oder Splügen, oder eine andere. Das wäre ein referendumpflichtiger Bundesbeschluss. Daneben würden wir Ihnen gleichzeitig den Finanzierungsbeschluss unterbreiten; der ist nicht referendumpflichtig.

Die Frage, die Sie und am Montag unsere Tessiner Freunde und andere interessiert: Ist das dringend kurzfristig nötig? Heute muss ich Ihnen wie vor einem Jahr sagen: Nein, mitnichten, weil wir eben nicht an einem Kapazitätsengpass kranken. Die heutige Transitzkapazität beträgt 13 Millionen Tonnen auf Gotthard und Lötschberg-Simplon. Sie ist nur mit etwa 10 Millionen Tonnen ausgelastet. Wir haben also heute eine Reserve von etwa 3 Millionen Gütertonnen. Wir schaffen nun eine weitere Reserve durch den Teilausbau der Bergstrecke Gotthard, aber vor allem der BLS. Bis zu Beginn der neunziger Jahre werden zusammen 26 Millionen Tonnen Kapazität stehen – Lötschberg-Simplon einerseits, die heutige Bergstrecke Gotthard andererseits. Das ist das Doppelte des heutigen Zustands. Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale via Gotthardbasis oder Splügen ist ausgelegt – nach den vorhandenen Studien – etwa auf je 25 Millionen Tonnen. Wir verfügten also mit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale über etwa 50 Millionen Tonnen. Denken Sie daran: heute haben wir 10 Millionen. Wir können nicht einfach Mehrverkehr «coûte que coûte» anziehen bei einer völlig ungenügenden Kostendeckung. Ich habe Ihnen die 80 Prozent genannt.

Zu Ihrer zweiten Frage: Soll man Tarifmassnahmen in die Gesamtpolitik einbeziehen? Sie haben mich zitiert, ich habe das tatsächlich gesagt, und Sie werden das von mir noch häufiger hören: «Tarifmassnahmen haben in einem Gesamtpaket eine flankierende Funktion. Es ist nicht möglich, über Tarifmassnahmen genügend zu tun, um den öffentlichen Verkehr – also insbesondere den Schienenverkehr – nachhaltig zu fördern, zu steigern.» Das können wir nur über Infrastrukturmassnahmen tun. Für alles reichen die verfügbaren Mittel nicht aus. Was wir jetzt vorbereiten haben, ist kein Geheimnis: die Reduktion der Halbtaxabonnemente auf 100 Franken – sie ist etwa mit einem Aufwand von 60 Millionen Franken zu veranschlagen – und sodann die Familien-Generalabonnemente. Wir können aber nicht mit einer halben Milliarde jährlicher Tarifverbilligungen realisieren, die auf ein «arrosé le terrain» hinauslaufen würden. Das Wunschbild nach Ihren Ausführungen – wenn wir eine Eisenbahn-Alpentransversale rasch in Angriff nähmen, bevor wir eine Auslastung sehen, dazu markante Tarifmassnahmen und die «Bahn 2000», mit der Sie grundsätzlich einverstanden sind – hätte bedeutende Konsequenzen. Ich habe hier für mich einige Zahlen notiert, natürlich nur *grosso modo*. Die «Bahn 2000» kostet uns, inklusive KTU, nach den heute verfügbaren Schätzungen etwa 6 Milliarden

Franken, jährlich etwa 500 Millionen. Die markanten Tarifverbilligungen, welche mit parlamentarischen Vorstössen verlangt werden – wir werden uns am Montag darüber unterhalten –, machen rund 500 Millionen Franken jährlich aus. Für eine neue Alpentransversale rechne ich mit etwa 8 Milliarden Franken ohne Auslandsbeteiligung. Dies würde etwa, wenn man mit einer Realisierungsfrist von 15 bis 20 Jahren rechnet, 400 bis 500 Millionen Franken Jahresaufwand bedeuten. Summieren wir das, sind dies 1,5 Milliarden Franken zusätzlich zu den Aufwendungen, die wir schon jetzt haben. Glauben Sie in der Tat, dass es uns möglich wäre, Jahr um Jahr 3 Milliarden Franken für den Eisenbahnverkehr, für Tarifmassnahmen plus neue Eisenbahn-Alpentransversale und «Bahn 2000» zu bekommen? Ich will damit sagen, dass wir an eine Eisenbahntransversale herangehen können, wenn sich auch eine Nachfrage absehen lässt. Solange aber eine Nachfrage nicht im entferntesten absehbar ist und auch im Hinblick auf die Verkehrspolitik, die in anderen Ländern betrieben wird, nicht abgesehen werden kann, wäre das von der Aufwandseite und der Dauerbelastung für SBB und Bund überhaupt nicht zu verantworten. Sie werden Gelegenheit erhalten, nicht nur bei der KVP-Vorlage, die sich zurzeit im Ständerat befindet, sondern zu zwei konkreten Vorlagen Stellung zu nehmen. Das Geschäft «Bahn 2000» kommt in einer Botschaft vor die Räte. Und der neue Leistungsauftrag SBB – auch dabei geht es um einen Bundesbeschluss – gelangt auch mit einer Vorlage zu Ihnen. Dann werden wir uns zweifellos einlässlicher mit diesen Fragen beschäftigen können.

Wir bleiben bei unserer Zielvorstellung und auch bei unseren festgelegten Wegen zu diesen Zielen. Wir wollen gleichwertige Wettbewerbsgrundlagen schaffen für den öffentlichen wie für den privaten Verkehr. Im Zentrum dieser Zielsetzung und der Massnahmen steht ein rasch möglicher und grosszügiger Infrastrukturausbau. Das ist vor allem «Bahn 2000». Wir wollen bei einem klaren Unternehmungskonzept bleiben; der gemeinwirtschaftliche Leistungsbereich muss abgegolten werden – soweit keine Kostendeckung vorliegt –, im marktwirtschaftlichen Bereich soll die Eigenwirtschaftlichkeit gelten. Schliesslich wollen wir auf diesem und anderen Wegen mit dieser und anderen Massnahmen zu einer koordinierten Gesamtverkehrspolitik kommen, die langfristig angelegt sein muss, damit sie auch zu genügenden Resultaten führt.

Ich bitte Sie, dem Bericht und der Rechnung zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für die Annahme des Beschlussentwurfes 99 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Zu 84.056

PTT. Voranschlag 1985. Nachtrag I

PTT. Budget 1985. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. April 1985

Message et projet d'arrêté du 17 avril 1985

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,

Viktoriastrasse 21, Berne

Bremi, Berichterstatter: Die Sektion der Finanzkommission und die Finanzkommission haben den Nachtrag I zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1985 geprüft. Wir haben keine Bemerkungen beizufügen. Wir empfehlen Ihnen, diesem Nachtrag zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 87 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Zu 84.052

Voranschlag 1985. Nachtrag I

Budget 1985. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 8. Mai 1985

Message et projet d'arrêté du 8 mai 1985

Bezug bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale, Bern

S'obtiennent auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel, Berne

Schwarz, Berichterstatter: Im Verhältnis zum Vorjahr haben sich die Kreditnachträge von 72,5 Millionen auf 55,1 Millionen Franken reduziert, wobei die eigentlichen Nachtragskredite von 58,4 auf 43,5 Millionen abgenommen haben und die Kreditübertragungen von 14,1 auf 11,6 Millionen Franken. Schliesslich sollen im Rahmen des Nachtrages I zum Voranschlag 1985 neue Verpflichtungskredite und Zusatzkredite im Umfang von 5,4 Millionen bewilligt werden. Beim Hauptposten der Nachtragskredite fällt der grösste Betrag von 29,7 Millionen auf die Verwertung von Inlandgetreide geringerer Qualität und der zweitgrösste von 8,5 Millionen auf Bauvorhaben im Rahmen der Beschäftigungsmassnahmen 1983, also zwei Themenkreise, über die wir uns zweifellos noch bei der Staatsrechnung 1984 etwas eingehender unterhalten werden.

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1984

CFF. Gestion et comptes 1984

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	904-914
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 430

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.