

*Detailberatung – Discussion par articles***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 Beschlusentwurfes 74 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

85.057

SBB. Voranschlag 1986**CFF. Budget 1986**Botschaft und Beschlusentwurf vom 30. Oktober 1985 (BBI 1986 I, 95)
Message et projet d'arrêté du 30 octobre 1985 (FF 1986 I, 97)Voranschlag und Kurzfristplan der SBB vom 2. Oktober 1985
Budget et plan à court terme des CFF du 2 octobreBezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF, Hochschulstrasse 6, Berne*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Aregger, Berichterstatter: Es sind verschiedene Gründe, weshalb die Beratungen des Budgets der SBB für das Jahr 1986 unter andern Voraussetzungen stattfinden und auch einen andern Verlauf nehmen werden, als dies vor einem Jahr beim Budget 1985 der Fall war. Ich nenne in erster Linie die Frage der Tarifierhöhung, die für diesmal nicht zur Diskussion steht. Dann erwähne ich die Botschaft über den neuen Leistungsauftrag, das Projekt «Bahn 2000», die Tarifiermässigungen im Rahmen der Massnahmen gegen das Waldsterben und die Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik. Wenn auch diese uns noch bevorstehenden Ratsgeschäfte keinen Einfluss auf das Budget 1986 ausüben, so stehen sie als Themen doch im Raum und weisen uns die verkehrspolitische Richtung der nächsten Jahre. Wir wissen also bedeutend mehr als vor einem Jahr. Wir verfügen heute mindestens über eine langfristige Absichtserklärung, an der wir das vorliegende Budget messen können. In diesem Sinne wird 1986 für die SBB so etwas wie ein Zwischenjahr sein, ein Jahr, in dem nichts geschehen wird, was der langfristigen neuen Verkehrspolitik widerspricht, ein Jahr, das aber auch nichts vorwegnimmt. Ich werde mich unter dem Stichwort Investitionen noch dazu äussern. Vorerst komme ich aber zu den wichtigsten Budgetzahlen. Bei einem Gesamtaufwand von 4,326 Milliarden Franken ist ein Defizit von 333 Millionen veranschlagt. Bundesrat und SBB präsentieren uns damit ein Budgetdefizit, das um 87 Millionen Franken günstiger ausfällt als jenes vom Vorjahr. Die günstigen Zwischenresultate des laufenden Jahres dürfen nicht zuletzt der Anlass zu diesem Optimismus gewesen sein. Der Aufwand verteilt sich wiederum genau gleich:

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 31 Prozent aus dem Personen- und zu 32 Prozent aus dem Güterverkehr. 17 Prozent oder 662 Millionen Franken betragen die Abgeltungen gemeinschaftlicher Leistungen und 0,4 Prozent oder 17 Millionen Franken bringt die Starthilfe oder besser gesagt der Kostendeckungsbeitrag für den Huckepackverkehr. Die restlichen 19,6 Prozent sind Beiträge Dritter und übrige Erträge. Aus dem Kurzfristplan 1987/88 lässt sich keine Veränderung dieser Relationen herauslesen.

Zu den Erträgen aus dem Personenverkehr ist allerdings eine Bemerkung einzufügen: Der Bundesrat will in seinem Vorschlag von Massnahmen gegen das Waldsterben die Tarife gewisser Abbonnementskategorien ganz gezielt senken und damit treue Bahnkunden belohnen bzw. neue treue Bahnkunden gewinnen. Die Kostenfolge dieser vorerst nur inoffiziell bekannt gewordenen Tarifiereduktionen ist nicht bekannt und im Budget auch nicht berücksichtigt. Wir müssen aber davon ausgehen, dass solche Mindererträge auf dem Wege über eine entsprechende Erhöhung der gemeinschaftlichen Leistungen aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sind.

Erfreulich ist die offenbar auf jüngsten Zwischenergebnissen beruhende Prognose der Passagierzahlen. Die Attraktivitätssteigerung und aktive Verkaufsförderung der SBB und das allgemeine Umweltbewusstsein zeigen erste Wirkungen. Während die Passagierzahlen jahrelang zwischen 210 und 220 Millionen pendelten, rechnen die SBB für 1986 mit 228 und im Kurzfristplan für 1988 sogar mit 235 Millionen Reisenden. Sie nähern sich damit der lange als nicht mehr erreichbar gehaltenen Rekordmarke von 1965 – und das trotz dem in den letzten 20 Jahren enorm angestiegenen Motorisierungsgrad.

Diese Entwicklung sagt einiges aus über die stark zugenommene Mobilität und das gesteigerte Berufs- und Freizeitverbedürfnis. Sie sagt aber auch viel aus über die Entschlossenheit der Unternehmensführung, der Resignation entgegenzutreten und aktiv am Reisemarkt Anteil zu nehmen. Es ist sehr positiv zu werten, dass wir dank verbessertem Marktangebot der Bahn einen Trend zu mehr Passagieren feststellen können, und es ist sehr positiv, dass es dazu keine staatlichen Lenkungsmaßnahmen brauchte, mit denen die freie Wahl des Verkehrsmittels eingeschränkt worden wäre. Unsere Aufmerksamkeit muss auch in Zukunft der Einhaltung dieses verkehrspolitischen Grundprinzips gelten.

Ein anderes wichtiges Grundprinzip sind die Investitionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Wir haben uns verschiedentlich, vor allem anlässlich der letzten Budget- und Rechnungsdebatten, über die nominal und insbesondere real rückläufigen Investitionen beklagt. An zuständiger Stelle hat man anscheinend davon Kenntnis genommen; denn das Budget 1986 sieht eine deutliche Aufstockung der Bruttoinvestitionen um ungefähr 100 Millionen auf 1,186 Milliarden Franken vor. Darin enthalten sind 212 Millionen Franken in Form von Beiträgen Dritter. Die aktivierbaren Anlagenzugänge der SBB werden sich 1986 auf 881 Millionen Franken beziffern.

Neben der Fortführung von früher beschlossenen laufenden Arbeiten sind 164 neue Investitionsobjekte mit einem Gesamtvolumen von 908 Millionen Franken aufgenommen worden. Diese erfordern allerdings für 1986 vorerst nur eine erste Jahrestanche von 199 Millionen Franken.

Bei den Bauten und Anlagen sind Bruttoinvestitionen im Umfang von 1,016 Milliarden Franken vorgesehen. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahresbudget beträgt bei dieser Position 105 Millionen. Vom Gesamtbetrag entfallen 237 Millionen auf den Bau neuer Linien und zweiter Geleise, davon 188 Millionen auf die Zürcher S-Bahn und 45 Millionen auf die Genfer Flughafenlinie. 222 Millionen Franken sind vorgesehen für Bahnhofanlagen, schwergewichtig in Zürich (HB), Luzern, Winterthur und Chiasso. 81 Millionen werden benötigt für Tunnel- und Brückensanierungen, 36 Millionen für Streckenblocks und andere Kapazitätsstei-

gerungen und schliesslich 10 Millionen für die Sanierung oder Aufhebung von Niveauübergängen.

Die Anschaffung von neuem Rollmaterial geht um 46 Millionen auf 133 Millionen Franken zurück. Ursache der Reduktion ist das Auslaufen der Lokomotivserie Re 4/4. Auf dem Sektor Rollmaterial sind eine weitere Serie Einheitswagen IV und die Fahrzeuge für die Zürcher S-Bahn zu erwähnen, deren grösster Mittelbedarf allerdings erst ab 1987 anfallen wird.

Erstmals finden wir unter den Investitionen ein Zusatzbudget «Umweltschutz» in der Höhe von 36 Millionen Franken. Mir scheint der Aufhänger «Umweltschutz» in diesem Zusammenhang zwar eher ein aktuelles, gängiges Vehikel zu sein, mit dem man rasch zu neuen Krediten kommt. Die 36 Millionen Franken sollen nämlich für die Verbesserung von Publikumsanlagen in Bahnhöfen und für eine zusätzliche Kleinserie von Einheitswagen IV verwendet werden. Beides sind wohl sehr willkommene Angebotsverbesserungen, haben aber nichts mit Umweltschutz zu tun.

Die Kommission beurteilt das Budget 1986 der SBB gesamthaft gesehen als sehr positiv. Wir anerkennen die unternehmerischen Anstrengungen der SBB und ihrer Führung. Wir anerkennen auch die Bereitschaft des Personals, sich an neue Arbeitsmethoden und Rationalisierungsmassnahmen anzupassen. Die deutlich wahrnehmbare Steigerung der Dynamik innerhalb der Unternehmung und in ihrem Auftreten nach aussen wird die Position der SBB in Zukunft stärken.

Im Namen der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, das Budget der SBB für das Jahr 1986 zu genehmigen.

M. Massy, rapporteur: J'ai l'honneur, au nom de la Commission des transports et du trafic, de vous présenter le budget des CFF 1986 et le plan à court terme 1987/88. Il est une règle que nous connaissons bien, c'est que tous les budgets se suivent et se ressemblent, et spécialement celui de 1986 de notre grande Régie nationale qui ressemble comme un frère de lait aux budgets qui l'ont précédé. Un déficit est prévu, bien sûr, il ne peut en être autrement pour le moment, mais il faut souligner les gros efforts que font les CFF pour rationaliser leur entreprise, pour intéresser le maximum de citoyens à rouler écologiquement. On peut dire qu'ils font tout ce qu'ils peuvent pour attirer le Suisse moyen et le persuader d'utiliser le train.

Le budget prévoit un déficit de 333 millions environ, la couverture des charges atteignant 92,3 pour cent et le cash flow 196,6 millions de francs. Par rapport au budget de 1984 on note une légère détérioration de 29 millions et pour l'exercice en cours cela fait une différence de 13 millions. On peut dire que les chiffres demeurent stables malgré un plafonnement dans le rouge, mais nous avons l'espoir – passez-moi l'expression – que les CFF sortent un jour du tunnel. C'est l'avenir qui nous le dira.

Les produits sont estimés à 3 993 millions, ce qui représente 259 millions de plus qu'en 1984 ou 6,9 pour cent. Le trafic des voyageurs s'améliore, le relèvement tarifaire y est pour un tiers, mais nous pouvons rassurer les usagers, il n'y aura pas de hausse des tarifs l'an prochain. C'est tout à fait normal si l'on veut que le train soit quelque peu compétitif. Grâce à la conjoncture favorable et malgré la pression constante de la concurrence, le trafic marchandises continue à augmenter. On doit relever l'excellent résultat de Cargo Domicile après neuf mois d'existence. La collaboration avec les entreprises privées est bonne et le citoyen suisse s'habitue à cette nouvelle prestation des CFF.

Les charges s'établiront en 1986 à 4 326 millions, ce qui représente une augmentation de 288 millions ou 7,1 pour cent, les dépenses du personnel y figurant pour 59 pour cent. La progression des dépenses est imputable au renchérissement, à l'entretien plus onéreux des véhicules et à la hausse du courant. Les investissements ne restent pas en arrière, puisqu'ils sont en hausse de 20,6 pour cent. On a prévu un montant de 36 millions pour répondre à des

mesures écologiques prévues dans le secteur du trafic voyageurs.

Le plan à court terme établi en même temps que le budget accuse aussi un déficit en progression, cela vient du fait que l'accroissement des recettes de 3,3 pour cent ne suffit pas à compenser l'augmentation des dépenses de 4,1 pour cent. Depuis l'entrée en vigueur du mandat des prestations 1982/1986, les résultats financiers des CFF sont nettement meilleurs: le déficit de 500 millions est ramené à 320 millions. Toutefois, dans l'immédiat, l'avenir n'est pas encore tout à fait rose pour la grande Régie, car si les produits et les rentrées s'améliorent, certains facteurs vont compromettre ces résultats: l'augmentation des coûts, la compensation du renchérissement, la réduction de l'horaire de travail, la modération dans l'adaptation des tarifs au renchérissement etc. etc.

La commission a pris acte du message concernant le budget des CFF pour 1986. Par 18 voix contre 0, elle vous recommande de voter le budget tel que présenté. On sent une nette intention du Conseil d'administration, de la direction des CFF de tout faire pour arriver à sortir des chiffres rouges. Pour cette raison, il faut absolument rendre les CFF plus attractifs et plus compétitifs. Place donc à l'imagination.

En conclusion, je vous prie, par conséquent, au nom de la commission unanime, de voter le budget 1986 des Chemins de fer fédéraux. Pour gagner du temps, je m'exprime aussi au nom du groupe libéral qui se ralliera aux conclusions de la commission.

Präsident: Das Wort haben die Fraktionssprecher.

Aliesch: Das vorliegende Budget ist nicht nur mit den Budgets und Rechnungsabschlüssen der Vorjahre zu vergleichen, sondern wir haben es auch an den Zielsetzungen des Leistungsauftrages 1982 an die SBB zu messen.

1986 werden wir bei den SBB im letzten jener fünf Jahre stehen, welche unter den Leistungsauftrag 1982 fallen. Der Zeitpunkt ist also gekommen, da wir die Frage zu beantworten haben, ob die SBB das im Leistungsauftrag 1982 formulierte Ziel erreichen können.

Hauptziel des Leistungsauftrages 1982 war die Entflechtung der Aufgaben, der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zwischen den politischen Behörden und den SBB. Die Bundesbahnen haben unter anderem nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich anzustreben. Wie das Budget 1986 aufzeigt, kann das Ziel des vollen Rechnungsausgleiches nicht erreicht werden. Immerhin ist es gelungen, die Fehlbeträge von beinahe 500 Millionen Franken im Jahre 1982 auf voraussichtlich 333 Millionen Franken im Jahre 1986 zu senken.

Der Leistungsauftrag 1982 kann also nicht so schlecht sein, wie dies von vielen Kreisen immer wieder behauptet wird. Die Verbesserung der Rechnungsergebnisse ist zu einem wesentlichen Teil auf die durch den Leistungsauftrag bewirkte Stärkung der unternehmerischen Verantwortung zurückzuführen.

Heute darf festgestellt werden, dass die eingeleiteten unternehmerischen Massnahmen zur Verbesserung der Unternehmungsstruktur und zur Ausschöpfung der vorhandenen Produktivitäts- und Ertragsreserven Wirkung gezeigt haben. Selbstverständlich hat auch der günstige Konjunkturverlauf die Ertragslage positiv beeinflusst. Die Ertragsverbesserung wäre aber ohne die unternehmerischen Bemühungen der SBB nicht im nun realisierten Umfang möglich gewesen. Ausdruck dieser Anstrengungen ist zum Beispiel die lobenswerte hervorzuhebende Reduktion des Personalbestandes. Bei den SBB zeigen sich aber auch die Grenzen der unternehmerischen Einflussnahme in einem Staatsbetrieb: Es wirken aufwandsteigernde Einflüsse – wie automatische Teuerungsanpassung, Arbeitszeitverkürzung, Anstieg der Sozialversicherungsbeiträge oder die nur zurückhaltend mögliche Anpassung der Tarife –, die durch die Unternehmensleitung nicht oder nur schwer zu beeinflussen sind und die massgebend für die für die Planjahre 1987 und 1988

prognostizierten, wiederum steigenden Fehlbeträge verantwortlich sind.

Innerhalb der einzelnen Verkehrssegmente wird insbesondere im Wagenladungsverkehr – trotz anerkannter Rationalisierungsanstrengungen auf Verwaltungs- und Betriebsebene – die im Leistungsauftrag formulierte Zielsetzung der vollen Kostendeckung bei weitem nicht erreicht. Gerechnet wird mit einer Kostenunterdeckung von fast 300 Millionen Franken. Würde man hier die Kostendeckung erreichen, so wäre das Defizit der SBB verschwunden. Das allein zeigt schon die Bedeutung des Güterverkehrs für die SBB und die Bundeskasse. Angesichts dieser Tatsache ist es deshalb auch immer wieder erstaunlich, dass in der Politik – hier und ausserhalb dieses Saales, in den Medien und in der Öffentlichkeit – fast immer nur vom Personenverkehr gesprochen wird. Der Güterverkehr würde unter den finanzpolitischen und unternehmerischen Aspekten eine mindestens so hohe Aufmerksamkeit verdienen.

Das schlechte finanzielle Ergebnis im Wagenladungsverkehr muss um so nachdenklicher stimmen, als gerade die Einnahmen aus dem Güterverkehr bis Anfang der siebziger Jahre sehr massgeblich an den damals noch guten Rechnungsabschlüssen der SBB beteiligt waren. Zu denken gibt, dass die SBB trotz neuen Angebotstrategien (Cargo Rail) auch für die Zukunft keine wesentliche Verbesserung der Kostenunterdeckung im Wagenladungsverkehr erwarten. Hier sind unbedingt noch bedeutende, zusätzliche Anstrengungen notwendig, damit das im Leistungsauftrag formulierte Ziel erreicht wird; und es ist tatsächlich zu erreichen. Es muss zum heutigen Zeitpunkt leider festgehalten werden, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen im Marktsegment Wagenladungsverkehr sowohl qualitativ als auch quantitativ nicht genügt. Die Marktattraktivität ist zu gering, leider selbst dort, wo die Bahn gegenüber der Konkurrenz mindestens ebenbürtige, wenn nicht bessere Wettbewerbsvoraussetzungen mitbringt. Angesichts der ungemütlichen Lage im Wagenladungsverkehr drängen sich Massnahmen auf. Jede privatwirtschaftliche Unternehmung wäre in einem ersten Schritt gezwungen, die Kosten massiv zu senken. Warum nicht auch die SBB? Die Senkung der fixen wie der variablen Kosten würde allerdings teils unpopuläre Massnahmen bedingen. In einem zweiten Schritt wären die Marktleistungen zu verbessern. Gefragt sind heute beispielsweise mehr Gesamtlogistikleistungen. In diesem Bereich stellen wir anerkanntswerte Ansätze fest. Notwendig ist aber insbesondere ein eigentlicher Innovationsschub, sowohl bei den Bahnanlagen als auch bei den Fahrzeugen, wo die SBB in den letzten Jahren gerade im Bereich der eigenen Güterwagen nicht besonders innovativ waren. Die im Budget 1986 und im Kurzfristplan 1987/88 vorgesehene Steigerung der Investitionsvorhaben ist deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt unbedingt zu begrüssen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn hängt im Güter- und Personenverkehr bekanntlich nicht nur von den Tarifen, sondern auch von der Attraktivität des Gesamtangebotes ab. Wir müssen bereit sein, die SBB in diesem Bereich in ihren Bestrebungen zur Verbesserung der Marktattraktivität zu unterstützen. Alle Sympathie gegenüber den SBB darf uns jedoch nicht daran hindern, die verschiedenen Aufwands- und Ertragspositionen kritisch zu durchleuchten. Dies zu tun, gebietet uns allein schon die grosse Belastung der Bundeskasse durch die SBB und die von ihr verlangten gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die Gesamtbelastung, welche letztendlich der Steuerzahler zu berappen hat, beträgt immerhin etwa 500 Franken pro Haushalt. Ohne SBB-Defizit gäbe es 1986 kein Bundesdefizit. Zu fragen ist beispielsweise, wie die Höhe der jeweiligen Abgeltung einer gemeinwirtschaftlichen Leistung berechnet wird. Erfolgt sie, und dies eine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf, aufgrund einer genauen Linienrechnung? Existiert also eine genaue Rechnung der SBB, wo, wann und warum bestimmte Kostenunterdeckungen anfallen?

Auf der Aufwandseite des Budgets müssen uns die Entwicklung des Personalaufwandes und dort vor allem die Leistungen für die berufliche Vorsorge beunruhigen. Es hat nichts

mit Personalfreundlichkeit, viel aber mit der Verantwortung gegenüber der Gesamtunternehmung zu tun, wenn wir immer wieder auf diese Entwicklung hinweisen. Trotz einer Reduktion des Personalbestandes gegenüber 1984 um 1,6 Prozent steigt der gesamte Personalaufwand um 6,2 Prozent. Zurückzuführen ist dies neben den Teuerungszulagen insbesondere auf den Anstieg der Beiträge und der Ergänzungsleistungen für die Personalversicherung, die PHK, um volle 13,8 Prozent. Gemäss Budget 1986 betragen die Leistungen der SBB an die berufliche Vorsorge des Personals und der Rentner – also die Arbeitgeberleistungen allein – volle 21 Prozent der Grund- und Pauschalbesoldungen, nachdem es 1984 noch 18,4 Prozent waren. Eine Rolle spielt hier sicher der Einbau von Teuerungszulagen in die Renten. Doch wird diese Entwicklung anhalten. Zudem darf man heute schon voraussagen, dass das neue Versicherungsmodell der EVK und PHK, wie es vom Finanzdepartement vorgestellt wurde – sollte es einmal verwirklicht werden –, zu einer weiteren Erhöhung der Kosten für die berufliche Vorsorge führen wird. Die SBB bzw. der Bund bieten bei der Sozialversicherung heute schon Leistungen, von welchen man andernorts nur träumen kann. Angesichts des Umstandes, dass beinahe 60 Prozent des Gesamtaufwandes der SBB auf den Personalaufwand entfallen, wird man in Zukunft nicht umhin kommen, sich des Problems PHK vermehrt anzunehmen, will man zu geordneten finanziellen Verhältnissen gelangen.

Namens der FdP-Fraktion beantrage ich Ihnen, auf den Voranschlag 1986 der SBB einzutreten und den Bundesbeschluss in der vorgelegten Form zu genehmigen.

Dünki: Es ist nun ein Jahr her, seit in diesem Saal eine heilsame Demonstration stattfand. Wie allen sicher noch gut in Erinnerung ist, hat der Nationalrat nur ganz knapp dem Budget der SBB für 1985 zugestimmt. Bei meiner Betrachtungsweise stelle ich fest, dass die damalige Opposition von grossem Nutzen war. Sie gab unter anderem den SBB-Verantwortlichen Ansporn, die Attraktivitätssteigerung der Bahn mit allen Mitteln fortzusetzen. Hätte der Nationalrat nicht den Mahnfinger erhoben, wäre wahrscheinlich nicht so rasch soviel Lobenswertes passiert. Die Flurbereinigung tat gut, und ich freue mich, heute in die Lobeshymne zugunsten unserer Bundesbahnen mit einstimmen zu dürfen.

Auch unsere Fraktion dankt dem Departement und seinem Vorsteher sowie dem SBB-Verwaltungsrat für die zahlreichen Bemühungen in der richtigen Richtung. Wir anerkennen, dass eine Trendwende nach oben zu verzeichnen ist. Die Bahn wird sukzessive attraktiver. Die Zeit zum Umsteigen ist heute günstig; sie muss aber genutzt werden. Bei der Bevölkerung findet ebenfalls ein Umdenkprozess statt. Heute sind viel mehr Leute bereit, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, weil die Bahn sich bemüht, eine Leistungssteigerung herbeizuführen. Einen wesentlichen Faktor bildet eine vernünftige und massvolle Tarifpolitik. Wir begrüssen deshalb die angekündigten Tarifreduktionen. Wir sind davon überzeugt, dass sich dieser Versuch lohnen wird. Wir möchten den Bundesrat ausdrücklich ermutigen, einen verbindlichen Beschluss in dieser Frage bald zu fassen. Dabei wird er in weiten Bevölkerungskreisen viel Goodwill ernten. Es bestehen berechnete Hoffnungen, dass die Bahn bald als echte Konkurrenz gegenüber dem Auto in Erscheinung treten kann. Diese gute Chance muss weiter und rasch genutzt werden.

Wir stehen bekanntlich an einem Wendepunkt. Der Bundesrat hat seine Botschaft über den neuen Leistungsauftrag an die SBB bereits verabschiedet und der Presse vorgestellt. Ich habe die Vorlage noch nicht im Detail studiert und will daher nicht vorgehen. Ich glaube aber, dass noch mehr getan werden sollte. Der Bundesrat schreibt selbst, dass der Ausbau des Strassennetzes die Konkurrenzfähigkeit des privaten Verkehrs steigerte. Zugleich habe sich die Konkurrenz im Güterverkehr verschärft. Die stetig wachsende Motorisierung und die unterschiedliche Preisentwicklung hätten die Position der SBB gegenüber dem Personenverkehr geschwächt. Diese Erkenntnis kommt reichlich spät, aber bes-

ser spät als nie. Mit Elan soll jetzt Gegensteuer gegeben werden. Die kurzfristigen Mittel sind: Wirksame Tarifmassnahmen und Leistungssteigerungen, wobei mittel- und langfristig die notwendigen Investitionen nicht vernachlässigt werden dürfen. Ich weiss, dass man in der Regel auf bewährten Gleisen gut fährt. Aber manchmal müssen neue Wege gesucht werden, wenn man rasch ein Ziel erreichen will. Zum unternehmerischen Geist gehört auch das Tragen von Risiken. Neue Ideen sind immer mit Risiken verbunden. Im Moment stehen Initiativen zur Diskussion, welche in vielen Punkten weiter gehen als der geplante neue Leistungsauftrag.

Unser Rat sollte diese Faktoren bei der Beratung der bundesrätlichen Vorlage über den Leistungsauftrag bereits mitberücksichtigen, damit gemeinschaftlich nach der besten Lösung gesucht wird. Wir sind dies dem Schweizervolk und der Bahn schuldig. Ich kann Ihnen heute bestätigen, dass die SBB-Initiative des Landesringes der Unabhängigen zustande kommt. Eine Volksbefragung lässt sich kaum vermeiden. Es wäre nicht nur nützlich, sondern es ist unumgänglich, dass wir rechtzeitig diese Ueberlegungen beim Leistungsauftrag 1987 in unseren Entscheidungsprozess miteinbeziehen. Die Bahnen werden in Zukunft wieder mehr in den Mittelpunkt des politischen Geschehens gestellt.

Zurück zum SBB-Budget 1986: Ich kann mich im grossen und ganzen den Ausführungen des Kommissionspräsidenten anschliessen. Die mutmassliche Defizitverringerung ist eine erfreuliche Tatsache, die unsere Fraktion zu würdigen weiss. Wir freuen uns aber auch, dass wir mit unserer Prognose recht bekommen. Tarifiereduktionen oder zumindest Tarifbeibehaltung bringen mehr Reisende bzw. mehr Güterverkehr auf die Schiene. Der grössere Umsatz und die bessere Auslastung des Rollmaterials wirken sich positiv auf das Rechnungsergebnis aus. In der Tarifpolitik liegt der Hund begraben. Wir müssen uns aber auch noch mehr einfallen lassen, damit die Tendenz «Weg von der Strasse, hin zur Bahn» anhält.

Die LdU/EVP-Fraktion stimmt dieses Jahr einstimmig für Eintreten und für Genehmigung des Voranschlages 1986 der SBB. Wir möchten auch an dieser Stelle allen SBB-Beamten und Angestellten auf allen Stufen für ihren enormen Einsatz danken. Das Personal hilft nämlich wacker mit, dass die Bahn attraktiver wird. Zum Beispiel stelle ich mit Genugtuung fest, dass heute in den Zügen und an den Bahnschaltern viel mehr freundliche und zuvorkommende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzutreffen sind. Das Image der Bundesbahn hat sich verbessert. Dies ist ein weiterer Grund zur Freude.

Danken möchte ich ferner für die Verbilligung der Velotaxe, wie ich dies bei der letzten Rechnungsabnahme gefordert habe. Die Zehnfahrten-Karte für 30 Franken ist sinnvoll und entlastet vor allem das Budget von Familien. Heute sind nach meiner Meinung keine Gründe für eine harte Kritik vorhanden. Stärken wir den Organen der SBB den Rücken, damit der feststellbare neue Zug nicht zum Stillstand kommt.

Kühne: Die CVP-Fraktion hat den Voranschlag 1986 und den Kurzfristplan 1987/88 behandelt. Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass die Fahrt unserer Staatsbahnen wieder bergauf geht. Man könnte das Motto prägen: «Mit viel Zug ins neue Jahr». Das Zwischenergebnis der ersten neun Monate dieses Jahres zeigt erfreuliche Zunahmen beim Verkehrsaufkommen, sowohl beim Personen- wie beim Güterverkehr und bei den Erträgen. Mit Erleichterung stellen wir fest, dass sich für 1985 eine markante Verbesserung des Abschlusses abzeichnet. Die jahrelangen Anstrengungen zur Verbesserung des Angebotes und zur Rationalisierung des Betriebes zeigen erste Früchte. Gestützt darauf wird auch für 1986 zuversichtlich budgetiert. Es wird mit einem gegenüber früheren Jahren wesentlich kleineren Fehlbetrag gerechnet. Der Cash flow wird doppelt so hoch veranschlagt wie im Budget 1985. Die Investitionstätigkeit erfährt eine eigentliche Trendwende im Sinne einer bedeutenden Verstärkung.

Wir begrüssen das ausdrücklich. Nur durch grosszügige Modernisierungsschritte wird der Schienenverkehr in der Zukunft konkurrenzfähig sein.

Ausländische Beispiele bestätigen dies. Sie kennen die Beispiele in Frankreich, und Sie haben sicher auch von den neuesten Meldungen aus Deutschland gehört. Der Reisende möchte bezüglich Reisezeit und Fahrkomfort vergleichbare Bedingungen erhalten, wie er sie in seinem Auto hat. Ebenfalls vergleicht der Kunde beim Güterverkehr das Angebot mit jenem des Transportgewerbes. Um diesen Anforderungen und Ansprüchen zu genügen, bleibt noch viel zu tun. Grosse Anstrengungen während vieler Jahre sind notwendig, um den Rückstand der letzten Jahrzehnte aufzuholen. Je konsequenter wir damit beginnen, um so besser. Aus diesem Grunde begrüssen wir das vom Bundesrat angekündigte Konzept «Bahn 2000» und versprechen uns davon auch bessere Anschlüsse für die Randregionen.

Für Bundesrat und Parlament darf sich das Planungsziel 2000 jedoch nicht auf die SBB allein beschränken. Konzessionierte Transportunternehmungen, Bus, Postauto und Agglomerationsverkehr gehören ebenfalls dazu. Auch müssen wir durch Absprachen und Koordination dafür sorgen, dass unsere Anlagen sich als ganzes ins europäische Verkehrsnetz einfügen, und dies sowohl in örtlicher wie auch in leistungsmässiger Hinsicht.

Die Schweiz hat eine zentrale Lage in Europa, sie hat entsprechende verkehrspolitische Schlussfolgerungen daraus zu ziehen. Hier mache ich mir einige Sorgen für die Zukunft. Zu den französischen und bald auch deutschen Hochleistungszügen haben wir keine nur halbwegs ähnlichen Anschluss- oder Durchfahrtmöglichkeiten zu bieten. Der 1986 mit 36 Millionen Franken anlaufende Zusatzplan «Umweltschutz» wird es durch kundenfreundliche Gestaltung von Bahnhofanlagen und Rollmaterial ermöglichen, dass auf grösseren Bahnhöfen auch ältere Leute den Zug besteigen können, ohne Turnübungen machen zu müssen. Wir begrüssen auch das ausdrücklich.

Trotz positiver Grundstimmung dürfen wir bestehende Probleme nicht übersehen. Die Ergebnisverbesserung ist teilweise auf die umfassenden Aktivierungen der Anlageerneuerungen zurückzuführen. Wir legen Wert darauf, dass nur echte und längerfristig wirksame Wertvermehrungen aktiviert werden. Der bewährte Geschäftsgrundsatz, möglichst viel direkt abzuschreiben, ist auch für die SBB längerfristig vorteilhaft. Der zunehmende Abschreibungsbedarf wird künftige Rechnungen belasten, und auch für den Zinsendienst werden mehr Mittel notwendig sein.

Die Entwicklung der Leistungen der Pensions- und Hilfskasse, insbesondere die Verzinsung des Fehlbetrages des Deckungskapitals und die Abtragung der Mehrbelastung durch Teuerungszulagen an die Rentner, wird uns noch einige Sorgen bereiten. Ich möchte Ihnen Detailzahlen zu diesem Problem ersparen. Sie sind von unserem Kollegen Aliesch hier vorgetragen worden. Immerhin zeichnet sich für die Jahre 1987 und 1988 eine Zunahme der Positionen Personalkosten, Abschreibungsbedarf und Zinsendienst ab. Es gilt, für die kommenden Jahre die Entwicklung auf der Kostenseite aufmerksam im Auge zu behalten.

Durch Verzicht auf Tarifierhöhungen gibt sich die Bundesbahn kundenfreundlich. Wir haben vor einem Jahr postuliert, mit Tarifierhöhungen in den Jahren 1986 und 1987 Zurückhaltung zu üben, um nicht durch Aufschläge in kurzer Folge die Bahnkunden zu verärgern. Leere Züge können wir uns auf keinen Fall leisten. Das Postulat ist damals abgelehnt worden. Wir stehen nun vor der eigenartigen Situation, dass ein abgelehntes Postulat dennoch erfüllt wird; das Gegenteil haben Sie in diesem Saale schon oft miterlebt.

Heute überlegt sich der Bundesrat, ob nicht durch gezielte Verbilligung bestimmter Angebote zusätzlich das Umsteigen gefördert werden könnte. Damit wird auch das Ziel einer Reduktion der Luftbelastung verfolgt. Voraussetzung für den Erfolg dieser Massnahme ist, dass bei Spitzenfrequenzen genügend Platz im Zug angeboten werden kann. Günstige Fahrtmöglichkeiten, insbesondere auch für Jugendli-

che über 16, für Familien und Pendler sind sicher sinnvoll, um neue Bahnfahrer zu gewinnen.

Mit dem Voranschlag 1986 erfolgt eine richtige Weichenstellung für die Zukunft der SBB. Verschiedene Ziele können jedoch erst in einigen Jahren erreicht werden. Dazu wird es weitsichtige Beschlüsse und vollen Einsatz aller Beteiligten brauchen.

Die CVP-Fraktion stimmt dem Voranschlag der SBB für das Jahr 1986 zu, und sie nimmt Kenntnis vom Kurzfristplan für die Jahre 1987/88.

Herczog: Die POCH/PdA/PSA-Fraktion ist für Eintreten auf das Budget '86, und unsere Fraktion wird auch dem Bundesbeschluss zustimmen. Ich möchte zu diesem Budget drei Bemerkungen machen, erstens zum Leistungsauftrag, zweitens zur Tarifpolitik und drittens zu den Infrastrukturausbauten.

1. Zum Leistungsauftrag. Endlich stehen wir vor der Beerdigung des alten Leistungsauftrags. Dieser Leistungsauftrag hat nämlich – wir haben mehrfach darauf hingewiesen – in Wahrheit eigentlich zu einem Leistungsabbau geführt. Ich erinnere Sie an die bisher laufenden Tarifierhöhungen, den Abbau des Stückgutverkehrs und den Abbau der Regionallinien. Das Ziel des alten Leistungsauftrages, Kostendeckung, war nicht erfüllbar, und es war auch verkehrspolitisch ein falsches Ziel. Ich bin froh, dass dieses verkehrspolitisch falsche Ziel mit dem neuen Leistungsauftrag 87 so nicht mehr auftaucht. Richtig ist auch – jetzt im Zusammenhang mit diesem Budget und im Ausblick auf den neuen Leistungsauftrag – die Erkenntnis, dass der bisherige Ausbau des Strassennetzes die Position der SBB geschwächt hat, und entsprechend richtig ist eben, dass der Bund die Infrastrukturkosten übernimmt. Das gibt zumindest einmal eine ähnliche Ausgangslage für Strasse und Schiene, indem der Bund die Infrastruktur bezahlt.

Ebenfalls richtig und zu begrüssen ist der Einbezug des Huckepackverkehrs in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Insgesamt ist die eingeschlagene Richtung gut, nämlich, dass die Eigenwirtschaftlichkeit neu definiert werden soll.

Wir stellen fest, dass hier offenbar eine neue politische Einsicht eingekehrt ist. Ob sie auch von politischer Weitsicht geprägt ist, wird sich in der Debatte über den neuen Leistungsauftrag zeigen, und zwar vor allem dann, wenn es um die Neudefinierung der Eigenwirtschaftlichkeit geht. Hier sollte der Einbezug der externen Kosten beziehungsweise der finanzielle Querbezug zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Verkehr effektiv berücksichtigt werden. Wir wollen nicht unbedingt die kommunizierenden Gefässe der Gesamtverkehrskonzeption, aber immerhin soll ein bestimmter Querbezug gewährleistet werden.

2. Tarifpolitik. Auch hier stehen wir vor einer Wende, eventuell vor einer positiven Wende. Darüber bin ich mir noch nicht sicher. Wir hatten vor einem Jahre hier einen Rückweisungsantrag gestellt, Landesring/EVP wie auch die Fraktionen – wegen der Tarifierhöhungen vom Mai dieses Jahres. Dieser Rückweisungsantrag wurde – wie Sie wissen – beinahe angenommen. Nun stehen wir vor der äusserst positiven Verbilligungsmassnahme des Bundesrates. Unsere Meinung war seit je, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bestehe vor allem in günstigen Tarifen. Zu Beginn, als ich in dieses Parlament kam, habe ich bereits Tarifverbilligungsexperimente vorgeschlagen und später auch Umweltabonnements usw.

Allerdings muss man feststellen, dass die Tarife immer noch zu hoch sind. Seit 1974 haben sie um 43 Prozent zugenommen, wenn Sie lediglich die Einzelbillette betrachten. Im Gegensatz zum Auto zahlen Sie bei der Bahn sozusagen linear; je mehr Kilometer Sie fahren, desto mehr zahlen Sie. Beim Auto ist es in einem gewissen Masse umgekehrt; je mehr Sie Auto fahren, desto günstiger wird für Sie das Autofahren. Und das wollen wir nicht!

Nun liegen ja im EVED aus Umweltschutzgründen Tarifierduktionsvorschläge vor, unter anderem Halbtaxabonnemente aus Umweltschutzgründen.

Ich möchte Sie fragen, Herr Bundesrat Schlumpf, was jetzt mit diesen Tarifverbilligungsmassnahmen geschieht. Ich war in dieser Kommission, in der Sie das angekündigt haben, und wir stellen nun eine Verzögerung fest. Vorschläge liegen nur von Ihrem Departement vor. Können diese Tarife bis spätestens 1987 eingeführt werden? Ich habe gelesen, dass diese Tarifierduktion ein Bestandteil des sogenannten Luftreinhaltekonzepts sein sollte. Und dieses Konzept liegt ja noch nicht vor! Ich – und wahrscheinlich noch andere Leute – lege keinen grossen Wert auf grossartige Luftreinhaltekonzepte mit irgendwelchen ganzheitlichen und schönen Ueberlegungen. Wir legen hingegen grossen Wert darauf, dass der Bundesrat so rasch wie möglich diese Tarifmassnahmen einführt. Könnte man nicht eventuell diese Tarifmassnahmen aus dem Luftreinhaltekonzept herauslösen, um die Marschrichtung und den Termin einhalten zu können?

3. Infrastrukturausbau. Im Vorfeld der Diskussion um das Konzept «Bahn 2000» ist es wichtig, immer den Ausbau des Strassennetzes einerseits und den Ausbau des Schienennetzes andererseits zu vergleichen. Es ist allgemein bekannt, dass in den letzten 30 Jahren der Strassenbau massiv gefördert wurde, hingegen das Schienennetz etwa gleich blieb. Interessanter ist in diesem Fragenkomplex ein anderer Aspekt: die Beziehung zwischen dem Aufbau des Verkehrsnetzes einerseits und der Siedlungsentwicklung andererseits. Es wurden am Geographischen Institut der Universität Bern zwei sehr interessante Untersuchungen gemacht, die einerseits die Agglomeration Bern und andererseits die Agglomeration Lausanne betreffen. Hier hat zwischen 1956 und 1982 die Strassenverkehrsfläche insgesamt um das Zweieinhalbfache zugenommen, die Schienenfläche ist hingegen gleich geblieben. Diese Zunahme wird nicht durch die Nationalstrassen verursacht, sondern in erster Linie durch den massiven Ausbau des unterklassigen Strassennetzes, das heisst die Erschliessung von Wohn- und Industriezonen. Diese Entwicklung ist logisch: Weil man in diesen Regionen Nationalstrassen errichtet hat, waren nachher die Gemeinden im Agglomerationsprozess gezwungen, weitere Feinverteilerstrassen zu bauen. Das hat dazu geführt, dass sich die Siedlungen flächenmässig massiv auf der grünen Wiese ausdehnen. Das läuft dem heutigen Postulat einer häuslicheren Bodennutzung diametral entgegen. Das ist für einmal eine andere Argumentation: nicht Waldsterben, nicht Luftverschmutzung, sondern die Frage der Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit der Entwicklung des Strassennetzes einerseits und der Schiene andererseits.

Heute wird für die Strassen immer noch jährlich drei- bis fünfmal mehr im Infrastrukturbereich ausgegeben als für den öffentlichen Verkehr. Im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» wird es also nicht genügen zu sagen: Wir machen mehr für die Bahn. Wir müssen parallel dazu den privaten Automobilverkehr eindämmen, und zwar auch aus raumplanerischen Gründen, so dass sich die Siedlungen nicht mehr in der Fläche, sondern bandmässig ausbreiten, wie es eigentlich im Raumplanungsgesetz vorgesehen wäre. Hierzu gehören – zum Schluss noch – finanzielle Massnahmen auch auf kantonaler Ebene.

Wir hatten jetzt gerade im Kanton Zürich eine Abstimmung, die meiner Meinung nach richtig herausgekommen ist, wurde doch die Motorfahrzeugsteuervorlage abgelehnt, die eine Begünstigung des umweltfreundlichen Automobils vorsah (Katalysator usw.). Ich habe diese Sache hier schon mehrfach kritisiert. Ich bin nach wie vor der Auffassung, dass die SBB immer noch der beste Katalysator sind. Und wir müssen die SBB und nicht umweltfreundliche Massnahmen beim Automobil fördern. Wir müssen dort eben das nichtumweltgerechte Verhalten und Handeln bestrafen.

Ich glaube, dass bezüglich Leistungsauftrag und Tarifmassnahmen die Marschrichtung einigermaßen gut ist, wobei wir dann im Leistungsauftrag noch etwelche Sträusse auszufeuchten haben. Ich bitte Sie, dem Budget zuzustimmen.

Bühler-Tschappina: Mit Genugtuung nimmt die SVP-Fraktion zur Kenntnis, dass die vermehrt unternehmerisch ausgerichteten Massnahmen der SBB anhaltende Erfolge zeitigen. Der im nächsten Jahr zu Ende gehende erste Leistungsauftrag war doch besser als sein Ruf und auch besser, als ihn Herr Herczog jetzt gerade dargestellt hat. Der Leistungsauftrag hat nämlich die SBB-Verantwortlichen dazu gezwungen, vermehrt unternehmerisch zu denken und auch zu handeln. Die positive Entwicklung dieses staatlichen Unternehmens wurde allerdings auch durch die Umweltsituation mitbeeinflusst, und nicht zuletzt hat auch das unmissverständliche Engagement des Departementvorstehers für den öffentlichen Verkehr seine Wirkung im Volk nicht verfehlt. Auf dem Gütersektor ist zudem die gute Konjunkturlage an der optimistischen Einschätzung des kommenden Jahres massgeblich beteiligt.

Wir begrüssen die im Budget pro 86 aber auch im Kurzfristplan zum Ausdruck kommende offensive Unternehmungspolitik der SBB.

Wenn auch eine gewisse Sättigung in bezug auf den motorisierten Verkehr sowie ein stärkeres Energie- und Umweltbewusstsein festzustellen ist, wäre es zweifellos verfehlt, an eine vollständige Selbstregulierung des Verhältnisses zwischen öffentlichem und privatem Verkehr zu glauben. Der öffentliche Verkehr wird eine Attraktivitätssteigerung grossen Ausmasses benötigen, um konkurrenzfähig zu sein. Unseres Erachtens soll das primär durch Investitionen geschehen, denn nur ein attraktives Angebot an Anlagen, an Rollmaterial sowie entsprechend gestaltete Fahrpläne und nicht zuletzt auch eine konkurrenzfähige Fahrzeit vermögen die Vorteile des Individualverkehrs in Schach zu halten. Wir haben demnächst bei der Behandlung der KVP- und «Bahn 2000»-Vorlage in unserem Rat Gelegenheit, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen. Zur kurzfristigen Steigerung der Attraktivität können die vom Departement vorgeschlagenen gezielten Massnahmen im Tarifbereich bestimmt beitragen und sind deshalb zu begrüssen.

Erfreulich ist auch, dass es den SBB dank Rationalisierungen gelungen ist, den Personalbestand trotz der vorgesehenen Arbeitszeitverkürzung gegenüber 1984 sogar noch etwas zu senken. Gemäss Kurzfristplan 87/88 werden allerdings die Aufwendungen in den kommenden Jahren leicht stärker anwachsen als der Ertrag, so dass mit einer leichten Zunahme der Defizite gerechnet werden muss. Dies dürfen wir nicht aus den Augen verlieren.

Das letztjährige Theater anlässlich der Behandlung des Voranschlags wegen der Tarifierhöhung, das beinahe zu einer Rückweisung des Budgets geführt hätte, hat sich im Nachhinein als weitgehend unbegründet erwiesen, denn gemäss Aussagen von Generaldirektor Latscha in der Verkehrskommission sind keinerlei Frequenzverminderungen infolge dieser Tarifanpassungen zu verzeichnen. Damit ist der Beweis erbracht, dass nicht allgemeine Preisreduktionen den öffentlichen Verkehr fördern können, sondern vor allem Investitionen und allenfalls ganz gezielte Tarifmassnahmen, die das Umsteigen auf die Bahn fördern.

In diesem Sinn beantrage ich Ihnen im Namen der SVP-Fraktion, dem SBB-Voranschlag 86 zuzustimmen.

Bircher: Ich möchte Ihnen zu Beginn der Ausführungen unserer Fraktion eine Stelle aus der Budgetbotschaft des Bundesrates zitieren. «Die Konkurrenzvorteile des Strassenverkehrs als Folge des Ausbaus der Nationalstrassen vermag die Schiene aus eigener Kraft nicht wettzumachen.» Von dieser Tatsache sollte man unseres Erachtens auch ausgehen, wenn bei Budgetzahlen allfällige Defizite und Mehraufwendungen für die SBB gewertet und gewogen werden. Und an diesem Konkurrenznachteil – und da muss ich jetzt Herrn Aliesch oder Herrn Bühler, die vor mir sprechen, deutlich widersprechen – der Schiene gegenüber der Strasse hat der Leistungsauftrag nichts geändert. Er hat wohl gewisse unternehmerische Aktivitäten erbracht – da haben Sie recht, Herr Bühler. Aber die Konkurrenzspiesse sind im Prinzip so geblieben, wie sie auch der Bundesrat in

der jetzigen Budgetbotschaft dargestellt hat. Jedenfalls ist das Verhältnis gemäss den ausgewiesenen Zahlen zwischen Privatverkehr und öffentlichem Verkehr nicht verbessert worden, seit der neue Leistungsauftrag aufgestellt worden ist. Beispielsweise konnte auch der Anteil des Schwerverkehrs auf der Strasse im Transitverkehr nicht gesenkt werden. Wir hoffen natürlich, dass die Ziele des neuen Leistungsauftrags diese Verkehrsumlenkung begünstigen werden.

Zum Zahlenergebnis des Budgets: Wir haben herausgelesen, dass ungefähr 92 Prozent des Aufwandes gedeckt sind und dass gegenüber dem Finanzplan, der ursprünglich 440 Millionen Defizit ausgewiesen hatte, der Fehlbetrag auf etwa 333 Millionen gedrückt worden ist. Dafür kann man verschiedene Ursachen verantwortlich machen. Man kann einerseits sagen: Es ist ein günstiger Konjunkturverlauf dafür verantwortlich. Das ist von zwei, drei Vorrednern gesagt worden. Oder man sieht die Ursache beim Leistungsauftrag: besseres Management. Man muss sicher Lob zollen, wo besseres Management Verbesserungen gebracht hat. Aber man kann auch darauf hinweisen, dass mit Rationalisierungsmassnahmen, mit zum Teil massiven Kostensenkungen, vor allem im Personalsektor, ein Teil dieses Ergebnisses herausgebracht wurde. Wir sind ein bisschen skeptisch, ob die Zahlen für 1986 auch wirklich stimmen.

Sie lesen in der Botschaft, dass die Arbeitszeitverkürzung auf den 1. Juni 1986 rund 1000 neue Mitarbeiter erforderlich mache, und trotzdem sehen Sie im selben Budget, dass der Personalbestand um zirka 600 Mitarbeiter, also auf etwa 37 560 Personen, gesenkt wird. Darin liegt letzten Endes ein Zielkonflikt. Sie können nicht einerseits ein attraktiveres Bahnangebot präsentieren – dazu gehört ja schliesslich auch ein gewisser Dienstleistungsstandard in Bahnhöfen und in den Zügen – und andererseits im gleichen Schritte das Personal doch um diese wesentlichen Bestände kürzen. Wir wollen für die Zukunft sicher keine «Geisterstationen» und «Geisterbahnen» haben. Wir möchten bediente Bahnzüge und Bahnhöfe. Das gehört auch mit ins Konzept einer zukünftigen «Bahn 2000». Da ist der Bundesrat sicher auch gleicher Meinung. Deshalb gilt unser Vorbehalt dieser massiven Personalreduktion bzw. dem ausgewiesenen Aufwand, der vielleicht etwas allzu optimistisch eingesetzt wurde. Es wäre sicher auch falsch, wenn man die Ausschöpfung von Rationalisierungsmassnahmen jetzt ausschliesslich auf dem Buckel des Personals – also auch auf dem Buckel der Bahnreisenden, die dann gewisse Einschränkungen entgegennehmen müssten – austragen würde.

Dem Personal, aber auch der Leitung der SBB, dem Departement, zollen wir aber grosses Lob für ihre Initiative, die sie in den letzten Jahren und vor allem auch dieses Jahr mit ihren verschiedenen neuen Vorschlägen gezeigt haben.

Ich komme zu einem dieser Vorschläge, der erst andeutungsweise vorliegt, nämlich im Tarifsektor. Wir hätten es natürlich begrüsst, wenn mit diesem Budget bereits erste Tarifmassnahmen konkret eingeführt worden wären. Es wurde daran erinnert: Vor einem Jahr wurde das Budget wegen der Tarifierhöhungen nur sehr knapp mit 87 gegen 84 Stimmen genehmigt. Es war ein Protest gegen den Tarifaufschlag vom Mai 1985. Da wäre es sehr wahrscheinlich politisch möglich oder wünschenswert gewesen, wenn für dieses Budget bereits erste Massnahmen – sagen wir mal Mitte Kalenderjahr, Mitte 1986 – hätten eingeführt werden können. Dass das nicht der Fall ist, kann verschiedene Gründe haben. Vielleicht kann uns Bundesrat Schlumpf diese nennen. Man kann langfristig den Bahnverkehr nicht attraktivieren, ohne beim Tarif massiv etwas zu bieten. Neben dem Lenkungsinstrument der Tarife haben wir auch das Lenkungsinstrument der Investitionen. Das ist uns auch bewusst. Sie alle wissen, und es ist ausgewiesen, dass jede Investitionsmassnahme eine gewisse Zeit braucht, bis sie wirkt, und uns scheint, diese Ueberbrückungszeit hätte man mit Tarifmassnahmen etwas speditiver ausfüllen sollen, vor allem auch, weil konkrete, gute Erfahrungen vorliegen. Wir haben solche selbst bei den Bundesbahnen. Wenn Sie an die jüngsten Ergebnisse denken, von denen man in diesen

Tagen las: Die abgeschlossene Sonntagsbillettaktion, die eine Art Halbe-Preise-Aktion darstellte (Einfach- für Retourpreise), hat sehr gute Ergebnisse – teilweise 20-40 Prozent Mehrverkehr – gebracht. Oder ich denke an die 5-Frankentareife für Wehrmänner, oder auch an die laufenden Versuche in Agglomerationen und Städten, die alle bis heute positive Ergebnisse gebracht haben.

Beim Lenkungsmoment der Investitionen können wir feststellen, dass mit diesem Budget eine markante Steigerung erreicht wird, und wir begrüssen sie selbstverständlich, vor allem, dass jetzt auch eine Verbesserung von Publikumsanlagen vorgestellt und eingeleitet wird. Wenn wir daran denken, dass der Bauzustand einzelner mittlerer Bahnhöfe demjenigen der Jahrhundertwende entspricht, ist es dringend nötig, dass eine andere Visitenkarte präsentiert wird. Wir haben oft in der direkten Nachbarschaft einzelner Bahnhöfe aus dem Boden gestampfte modernste, klimatisierte Büros und Warenhäuser. Im Vergleich dazu sind diese Bahnhöfe für die Attraktivität der Bundesbahnen und des gesamten öffentlichen Verkehrs kein gutes Vorzeigestück. Selbstverständlich sind wir erfreut, dass jetzt sehr mutig an das Projekt «Bahn 2000» herangetreten wird. Wir hoffen einfach, dass die Zeit, die für solch grosse Investitionen notwendigerweise noch verstreichen wird, in den nächsten Kalendermonaten und Jahren genutzt wird.

Ich darf Ihnen zusammenfassend sagen, dass wir, mit der Einschränkung, dass wir jetzt gerne Tarifmassnahmen gehabt hätten, das Budget begrüssen und ihm zustimmen. Ich kann Ihnen namens der SP-Fraktion Eintreten auf das Budget 1986 empfehlen.

Oehen: Unsere Fraktion und Partei steht seit vielen Jahren für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein. Die SBB sind also unseres Wohlwollens gewiss, auch wenn ich im folgenden einige kritische Bemerkungen machen werde.

Allem voran: Der Optimismus über die weitere Entwicklung, der in der Botschaft wie auch hier zum Ausdruck kommt, hat aus unserer Sicht aus zwei Gründen keine Basis:

1. Es ist ökologisch untragbar, sich darauf zu verlassen und darauf zu hoffen, dass das Gesamtverkehrsaufkommen immer grösser werde und dass aus diesem zunehmenden Sich-Bewegen der Menschen, diesem steigenden Erfüllen des Verschiebungsbedürfnisses, dann immer noch ein vernünftiger – oder ein erfreulicher – Anteil auf die SBB abfalle. Aus ökologischen Gründen müssen wir darauf drängen, dass der Verkehrsbedarf ganz allgemein zumindest einmal stabilisiert und nicht noch dauernd erhöht wird. Sie wissen ja, dass dieser Verkehrsbedarf zu einem schönen Teil über eine enorme Propaganda produziert wird.

2. Wir befürchten, dass der Optimismus deshalb fehl am Platze sei, weil – wie hier schon ausgeführt wurde – die SBB immer mit ungleich langen Spiessen werden kämpfen müssen, solange der private Verkehr nicht mehr belastet wird. Auch wenn für die Zukunft eine Teilung der Infrastrukturaufgaben vom eigentlichen Betrieb vorgesehen wird, so kann das natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass dann nur die Konti verändert werden, der Aufwand aber bleibt. Das mag dann für die Unternehmensführung wesentlich positiver sein, weil sie nicht dauernd unter dem psychischen Druck einer steigenden Verschuldung und eines steigenden Defizits zu arbeiten hat.

Wir müssen also hinter die optimistische Beurteilung der Entwicklung einige Fragezeichen setzen und einigen Wermut in den Freudenbecher giessen.

Wenn heute betont wird, dass wir ja im kommenden Jahr nur rund 330 Millionen Franken Defizit hätten, dann müssen wir daran erinnern, dass dazu immerhin noch die gemeinschaftlichen Leistungen zu Lasten der Bundeskasse kommen, die wir nicht einfach vergessen dürfen. Im Staatsbudget werden uns dann jene Zahlen in der Grössenordnung des doppelten Betrages von rund 700 Millionen erneut Bauchschmerzen verursachen.

Im übrigen möchte ich Ihnen ganz persönlich sagen, dass ich die optimistischen Beurteilungen der Vorredner nicht einfach so teilen kann. Ich muss Ihnen sagen, dass man

offensichtlich nicht Bauer in der Gebirgszone sein darf, um das, was sich hier abzeichnet, einfach so leichten Herzens akzeptieren zu können. Wenn ich daran denke, dass die Zinsen in einem einzigen Jahr wiederum um 22 Millionen Franken steigen sollen wegen der Neuverschuldung durch die Investitionstätigkeit, dann macht mir das Sorgen. Diese Zinsen müssen doch wieder erarbeitet oder von irgendjemandem aufgebracht werden.

Wir haben uns ganz speziell mit den Fragen der Investitionen befasst und sind zur Auffassung gekommen, dass bei uns wahrscheinlich doch etwas zu perfektionistisch gearbeitet wird, insbesondere bei den Gebäuden, die nichts mit der Sicherheit des Verkehrs zu tun haben. Wir sind dafür, dass keine Abstriche vorgenommen werden, wenn die Sicherheit des Bahnbetriebes irgendwie darunter leiden würde. Aber wenn wir in der Zusammenstellung die Investitionen betrachten, die für die verschiedenen Gebäude beschlossen wurden, dann macht uns das tatsächlich Angst. Unter mehreren zehn Millionen Franken scheint man in diesem Lande kein Bahnhofgebäude mehr aufstellen zu können! Selbst die Umwandlung eines Bahnhofes in eine unbediente Station kostet bereits fünf Millionen Franken! Wir möchten damit zum Ausdruck bringen, dass auf dem Gebiete der Gebäudeinvestitionen unseres Erachtens sorgfältiger, kostensparender geplant werden müsste. Es geht doch darum, dass die Gebäude ihre Zwecke erfüllen, und es geht nicht darum, dass sie irgendwelche Repräsentationsfunktionen ausüben sollen.

Den Wunsch nach einem antizyklischen Verhalten bei den Investitionen, der in der Fraktion geäussert wurde, möchte ich Ihnen weitergeben, aber im vollen Bewusstsein, dass das oft sehr schwer ist, weil bestimmte Bauten einfach reif werden, sei es auf dem Gebiete der Gebäude oder auf dem Gebiete der Verbesserung der Schienenanlagen usw., und dass man diese Sache ja nicht dauernd vor sich herschieben kann. Immerhin, der Wunsch sei hier weitergeleitet.

Ein spezielles Problem sind für uns die Personalkosten. Es ist hier schon betont worden, dass die 60 Prozent des Aufwandes uns veranlassen müssen, ein aufmerksames Auge auf diese Kosten zu werfen. Wenn wir wegen der Arbeitszeitverkürzung für Mitte des nächsten Jahres mit einem Mehrbedarf von über 1 000 Mitarbeitern rechnen müssen und wenn gleichzeitig – meines Erachtens zu Recht – von bestimmten Kategorien des SBB-Personals über eine kaum noch tragbare Belastung geklagt wird – ich denke hier vor allem an die Zugführer –, dann müssen wir uns bewusst sein, dass das, was ich Ihnen in der Diskussion über die Arbeitszeitverkürzung gesagt habe, eben doch richtig ist: Arbeitszeitverkürzung ist kein Ziel an sich. Menschengerechte Arbeitsplätze sind ein Ziel, aber nicht einfach Arbeitszeitverkürzung. Wir manövrieren uns damit, gegen den Willen, wie ihn auch Herr Kollega Bircher ausgesprochen hat, fast zwangsläufig in eine Ueberbelastung bestimmter Personalkategorien hinein, die alles andere als positiv ist. Dass mit der ganzen Entwicklung ein Kostenfaktor der gesamten SBB der Kontrolle zu entgleiten droht, sei nur noch am Rande bemerkt.

Einige Hinweise auf Probleme, die uns ebenfalls beschäftigt haben: Ich weiss, was man als «Konsument der SBB» beobachten kann, ist nicht immer so stichhaltig. Aber ich beobachte seit langer Zeit, dass ausserhalb der Reisesaison noch und noch praktisch leere, lange Züge von Basel nach Chiasso und retour geführt werden. Ich frage mich immer wieder, wenn ich allein in einem Zug mit 100 oder noch mehr Plätzen sitze, ob es denn notwendig sei, dass so viele Achsen über die Schienen rattern. Würde es denn nicht genügen, einen Erstklasswagen – zum Beispiel mit einem Nachtzug, der ohnehin praktisch leer ist – von Basel nach Chiasso zu nehmen, um am Morgen ebenso leer wieder zurückzufahren? Ich möchte nicht etwa, dass der Fahrplan verdünnt wird, das schiene mir falsch. Aber mir schiene es richtig, dass man sich des Problems annimmt, nicht einfach leere Wagen in der Weltgeschichte herumzuführen.

Es ist hier vom Bundesrat vor Jahren einmal darauf hingewiesen worden, dass die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels

tels unter allen Umständen gewahrt bleiben müsse. Wenn wir uns über die Kosten unterhalten, dürfen wir nicht vergessen, dass es *de facto* die zwei voll ausgebauten Verkehrssysteme Schiene und Strasse sind, die uns derartige Kosten verursachen. Ich möchte den Bundesrat mit seinen Sachbearbeitern wieder einmal einladen, diese Frage ganz vorurteilslos zu prüfen: Können wir uns das auf die Dauer leisten? Wäre es nicht richtiger, mit grosser Priorität Abstriche oder Belastungen beim Privatverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen? Dies vor allem aus Ueberlegungen der ökologischen Situation unseres Landes.

Ich empfinde es als traurig, wenn Versuche, mit marktwirtschaftlichen Mitteln Umlagerungen zu erzielen, von der Volksmehrheit nach wie vor abgelehnt werden. So kommen wir natürlich nicht weiter. Die Folgen des Waldsterbens – zum Beispiel der Schutz der Bergtäler wegen der zerstörten Wälder – werden uns dann viel mehr kosten, als uns echte Umlagerungen des Verkehrs kosten würden.

Herr Kollega Bircher hat zu Recht festgestellt, dass die SBB nicht aus eigener Kraft in die schwarzen Zahlen kommen können. Es ist tatsächlich so, dass politische Entscheide nötig werden und nötig sind, um eine Konkurrenzsituation zu schaffen, die der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs gerecht wird. Wir ermuntern den Bundesrat, mit allen seinen Sachbearbeitern weiterhin an Lösungen zu arbeiten, die in dieser Richtung Verlagerungen ermöglichen.

Schlussendlich möchten wir auch allen Mitarbeitern der SBB, die unentwegt – trotz der Belastung des dauernden Defizites – seit vielen Jahren für ihre Bahn kämpfen, recht herzlich danken. Wir sind der Meinung, dass das vorliegende Budget anzunehmen sei, auch wenn es nicht so optimistisch beurteilt werden darf, wie das hier in diesem Rate nun geschehen ist.

Künzi: Aus dem SBB-Voranschlag geht wiederum deutlich hervor, dass unser Bundesrat – vor allem der Departementsvorsteher – und die Generaldirektion der SBB gewillt sind, dem öffentlichen Verkehr auf der Schiene auch weiterhin eine prioritäre Stelle einzuräumen. Ich denke vor allem an die «Bahn 2000» und an den Ausbau des Regionalverkehrs, auf den ich noch zu sprechen komme. Dafür verdienen Bundesrat und SBB sicher Anerkennung und Dank des Parlaments.

Herr Bundesrat, ich habe drei Fragen, die ich gerne an Ihre Adresse richten möchte. Als Zürcher Vertreter hat mich auf Seite 18 des Voranschlages die Feststellung sehr interessiert, dass weit mehr als die Hälfte aller von Dritten geleisteten Investitionsbeiträge vom Kanton Zürich erbracht wird. Darf ich die Frage stellen, ob die SBB den Ausbau und die Erneuerung von Regionallinien an anderen Orten mehr oder weniger alleine finanzieren?

Zweitens: Der internationale Reiseverkehr rentiert bei den SBB weitaus am besten. Sein Wagenpark ist zum grossen Teil eher veraltet und den im Ausland gefahrenen Geschwindigkeiten nicht mehr gewachsen. Weshalb sind trotzdem keine Investitionen in dieser Richtung vorgesehen?

Ein letztes: Die Strecke Zug–Arth Goldau–Gotthard gehört sicher zu den Problemstrecken in unserem SBB-Netz; äusserst langsame und sehr lange Einspurabschnitte wirken sehr hinderlich bei Zugverspätungen. Das Budget sieht den Ausbau des Bahnhofes Zug für 30 Millionen Franken vor. Wann sind Investitionen für diese Linie vorgesehen, die schon vor 50 Jahren hätte ausgebaut werden sollen? Wie sieht der Bundesrat den weiteren Ausbau dieser überaus zentralen, wichtigen Linie?

Ich wäre dem Bundesrat für die Beantwortung meiner Fragen dankbar und werde dem Voranschlag in dieser Form zustimmen.

M. Clivaz: Le budget des CFF qui nous est soumis est un budget optimiste, basé sur le maintien d'une conjoncture économique favorable. L'augmentation prévue des recettes implique en effet un accroissement assez important du nombre de personnes et du volume des marchandises transportées. Un effort soutenu sera exigé à tous les niveaux de la

hiérarchie, d'autant plus que les effectifs seront une fois de plus diminués d'environ 600 unités par rapport à 1984. Il en résultera une augmentation de la productivité mais aussi une intensité accrue du travail dans tous les services. On a d'ailleurs déjà fait allusion au fait que le service à la clientèle, qui prend une importance de plus en plus grande dans les efforts entrepris pour promouvoir le transport public, risquera de subir les effets de ces compressions de personnel. Ce qui me paraît le plus intéressant dans le message du Conseil fédéral est la partie spéciale qui mentionne les mesures de gestion prises pour améliorer la productivité tout en insistant sur le fait que ces mesures ne pourront pas, à elles seules, corriger de manière sensible les comptes des CFF. Toute une série d'autres mesures seront nécessaires pour encourager systématiquement les transports publics et surtout pour corriger les distorsions de concurrence au détriment du rail par rapport à la route. Ces mesures devraient porter aussi bien sur les investissements que sur les mesures tarifaires, mais dans un cas comme dans l'autre il s'agira de distinguer entre ce que les CFF peuvent et doivent faire dans le cadre de leur compétence propre et ce qui relève du Conseil fédéral et du Parlement.

Si nous prenons en 1986, au sein de ce Conseil, les décisions qui s'imposent dans le domaine des tarifs et si nous acceptons d'accroître, enfin, les investissements, dans le cadre de Rail 2000 notamment, l'attractivité du rail et des transports publics en général, s'en trouvera améliorée. Les répercussions financières se feront aussi sentir. Vu sous cet angle, le budget 1986 peut être considéré comme un budget de transition.

Je voudrais faire encore deux remarques au sujet de l'intervention de M. Aliesch. A son avis, sans déficit des CFF, il n'y aurait pas de déficit de la Confédération. Permettez-moi de vous dire, Monsieur Aliesch, que c'est là un raisonnement à courte vue. Sans les subventions à l'agriculture, sans les dépenses militaires, sans les aides diverses à toutes sortes d'institutions, la Confédération ferait d'immenses bénéfices, incontestablement. M. Aliesch devrait se demander également ce que seraient l'économie et la vie sociale de notre pays, sans les CFF. Nos chemins de fer font partie des services publics indispensables au fonctionnement d'une société moderne comme la nôtre. Il n'est pas indiqué non plus, chaque fois que l'on discute du budget ou des comptes des CFF, d'en revenir aux frais de personnel. On a fait allusion au coût de la CPS, en relevant à juste titre que les coûts supplémentaires découlent en particulier de l'intégration de 19 pour cent d'allocation de renchérissement dans le salaire assuré. Il faut dire que si l'intégration avait été réalisée au fur et à mesure du paiement des allocations de renchérissement, cette dépense ne figurerait pas dans le cadre de ce budget. D'ailleurs, les conditions générales qui s'appliquent au personnel des CFF, tout comme à celui de la Confédération en général, ne sont pas aussi mirifiques qu'on veut bien le dire. Si tel était le cas, ni les CFF ni les PTT ni la Confédération n'auraient de difficultés de recrutement. Or, je puis vous dire que depuis quelque temps surtout, des difficultés apparaissent dans le recrutement du personnel. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces objets lorsque nous discuterons de la révision des statuts de la caisse de pensions et de secours du personnel. Cette révision, contrairement à ce que vous avez laissé entendre M. Aliesch, n'aboutira pas automatiquement à une augmentation des dépenses. Cela dépendra des discussions que nous aurons avec le Chef du département des finances et le Conseil fédéral et des décisions prises finalement à ce sujet.

Je voudrais dire encore un mot à M. Oehen en ce qui concerne la durée du travail. Je suis d'accord avec lui que l'humanisation du travail a la priorité, dans l'optique syndicale en tout cas, mais la réduction du temps de travail fait aussi partie des mesures d'humanisation. En outre on peut se demander si les CFF pourraient encore recruter du personnel si ce dernier devait continuer à travailler quarante-quatre heures, alors que le régime des 40 heures serait introduit partout ailleurs dans notre pays. Il s'agit d'une question de concurrence sur le marché du travail.

Seiler: Ich kann mich den positiven Voten zu diesem Budget anschliessen. Das Budget zeigt Optimismus in der Ertrags-erwartung, auch in bezug auf die Investitionen. Man schlägt uns keine Tarifierhöhungen vor und präsentiert noch andere positive Signale, sei es aus dem Departement oder sei es von den SBB her.

Mir scheint, dass dieses Budget ein ehrgeiziges Budget ist, getragen eben von diesem Optimismus. Herr Oehen ist jetzt nicht da, sonst würde ich ihm sagen, dass dieser Optimismus durchaus seine Basis hat: im Wissen und in der Ueberzeugung von der Güte des Angebotes, das man hier zu verkaufen hat. Dieser Optimismus gibt auch Hoffnung. Er gibt dem Bahnpersonal Hoffnung, welches es auch langsam satt hat, immer nur als Teil einer Defizitfuhrhalterei bezeichnet zu werden. Man kann heute nur bedauern, dass dieser Optimismus und dieser Glaube an die Zukunft der Eisenbahn nicht bereits vor 10 oder 20 Jahren bei SBB-Leitung und politisch Verantwortlichen vorhanden waren. Wir können und dürfen auch nur hoffen, dass angesichts des munter weitergehenden Ausbaues des Strassennetzes dieser Glaube, diese Hoffnung und dieser Optimismus auch erhalten bleiben.

Zu begrüssen ist insbesondere die Trendwende bei den Investitionen und damit auch das ausserordentliche Investitionsprogramm im Umfang von über 800 Millionen Franken, verteilt auf 10 Jahre. Hier fehlt mir aber etwas. Ich habe das weder im Bericht des Verwaltungsrates der SBB noch im Bericht des Bundesrates gelesen, nämlich die Investitionen in den Ausbau der Sicherungsanlagen, also in bezug auf vermehrte Sicherheit des Eisenbahnverkehrs.

Es geht mir um zwei Punkte: erstens um den Einbau einer verbesserten Zugsicherung sowohl bei den Lokomotiven als auch bei den Streckensignalen. Bis heute sind 70 Prozent der Fahrzeuge und etwa 60 Prozent der Signale umgebaut. Diese Umbauaktion ist noch im Gange, und nach Mitteilung in der SBB-Zeitung soll sie noch weitere drei Jahre dauern. Diese Umbauaktion muss beschleunigt werden.

Zweitens geht es um die Einführung der Zugsicherung mit Geschwindigkeitsüberwachung. Wir wissen heute, dass mit dieser Zugsicherung mit Geschwindigkeitsüberwachung das Unglück von Renens vom 14. September 1985 hätte verhindert werden können. Und wiederum in der SBB-Zeitung lese ich, dass tempobestimmend für die Einführung dieser wesentlich besseren Zugsicherung die Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn sein soll, also etwa die neunziger Jahre.

Nachdem die Technik bekannt ist, soll man hier wesentlich schneller vorwärts machen im Interesse der Sicherheit der Reisenden und des Personals, aber auch zur Entlastung der Lokomotivführer. Denn bei diesen Lokomotivführern ist die Grenze der Belastung heute teilweise schon überschritten. Daher darf man mit der Einführung dieser verbesserten Zugsicherung mit Geschwindigkeitsüberwachung nicht bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn in Zürich warten.

Ammann-Bern: Zum Personalaufwand im Kurzfristplan möchte ich hier eine Bemerkung anbringen.

Auf Seite 14 schreibt der Verwaltungsrat der SBB, dass bei einer angenommenen mittleren jährlichen Teuerung von 3,5 Prozent eine durchschnittliche jährliche Zunahme der Personalkosten von ca. 4,1 Prozent resultieren werde, wobei ein Teil sogar auf die Zunahme des Personalbestandes zurückzuführen sein würde.

Ich möchte nicht auf meine verschiedenen Voten zum tragischen Mechanismus der Personalkosten durch die Vorsorgeeinrichtungen des Bundes zurückkommen. In aller Form möchte ich aber Herrn Bundesrat Schlumpf darauf aufmerksam machen, dass die 4,1 Prozent leider bei einer durchschnittlichen Teuerung von 3,5 Prozent viel zu tief budgetiert sind, wobei ich noch vollständig vom heutigen Versicherungsmodell ausgehe.

Ich behaupte hier, dass sowohl Generaldirektion als auch Verwaltungsrat der SBB ganz genau wissen, dass diese Angaben leider nicht den Tatsachen entsprechen. Ich finde es nicht in Ordnung, dass man dem Parlament Zahlen vor-

legt, von denen die verantwortlichen Stellen genau wissen, dass sie nicht stimmen können. Ich bitte Herrn Bundesrat Schlumpf, diese Zahlen durch die zuständigen Stellen bei nächster Gelegenheit richtigstellen zu lassen.

Bundesrat Schlumpf: An die Stelle einer SBB-Voranschlags-Debatte ist heute eigentlich eine Verkehrsdebatte getreten. Ich möchte sagen: recht so! Das SBB-Budget hat ja wenig Neuigkeitswert, im Hinblick auf die recht günstigen Zahlen bietet es wenig Diskussionsstoff.

Es ist deshalb durchaus richtig, dass man die SBB-Politik der nächsten Jahre in gesamtverkehrspolitische Ueberlegungen einordnet. Ich bin dankbar, wenn man immer wieder darauf zurückkommt, weil es unerlässlich sein wird, dass nicht nur die SBB, das Departement, der Bundesrat, sondern insbesondere auch das Parlament dazu beitragen, dass eine gerade Fahrt in die Zukunft gewährleistet bleibt. Ich möchte allen Votanten, vor allem auch den Herren Kommissionsprechern, für die wohlwollende Aufnahme dieser Vorlage und insbesondere für die verdiente Anerkennung danken, die sie an die Adresse aller Beteiligten bei den SBB auf allen Stufen ausgesprochen haben.

Es waren nicht leichte Jahre – das darf man heute sagen –, die diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis hinauf zum Verwaltungsrat da durchzustehen hatten, Jahre, in denen eigentlich immer nur Kritik, Vorwürfe geerntet werden mussten, obwohl wir bereits auf dem Weg waren, aber – und das war meine Weisung – darüber nicht zuviel gesprochen haben. Ich nehme heute gerne Stellung zu einigen Fragen, die in die Zusammenhänge unseres Gesamtpaketes hineingehören, um das noch etwas zu beleuchten. Nachdem ja schon so viel bekannt geworden ist – auf dem heute nicht mehr unüblichen Wege, nämlich durch Indiskretionen –, ist das Parlament natürlich diejenige Instanz in unserem Lande, die in erster Linie Anspruch auf Orientierungen seitens des Bundesrates hat. Ich möchte deshalb mit der gebotenen Zurückhaltung noch einige Aufschlüsse geben.

Es wurde festgestellt: Ein Gesamtpaket ist da. Es sind nicht, wie vereinzelt gesagt wurde, Absichten, die wir verkünden. Wir sind über die Absichten längst hinaus, diese waren vor fünf, sechs Jahren einmal festzulegen. Seither haben wir die Realisierung vorbereitet. Wir haben zwar nicht im Sinn, in der Schweiz einen TGV einzuführen. Die Kleinheit unseres Territoriums, die relativ geringen Distanzen würden das als unverhältnismässig erscheinen lassen. Aber wir reisen mit Intercity-Geschwindigkeit in der Verkehrspolitik. Von Bummelzügen also keine Spur mehr. Was wir vorbereitet haben, was bereits bei Ihnen oder unmittelbar im Anrollen ist, kommt in rascher Folge. Wir werden darauf angewiesen sein, dass das Parlament dann auch in der Lage ist, diese Vorlagen möglichst beförderlich zu behandeln.

Worum geht es? Die KVP – sie wurde erwähnt – ist bereits in der nationalrätlichen Kommission. Ich möchte noch einmal unterstreichen: Diese KVP ist das A und O unserer verkehrspolitischen Gesamtoperation. Alles, was an Grundsätzlichem nun zu den einzelnen Vorlagen zu sagen ist, finden Sie bereits in der KVP-Vorlage vom Jahre 1982, im wesentlichen abgestützt auf das Gesamtverkehrskonzept.

Der Leistungsauftrag SBB 1987 ist eine Nutzenwendung der KVP. Auch das war ein Vorschlag der Kommission Hürlimann, der GVK. Wir haben ihn etwas modifiziert.

Nationalrat Herzog, das ist in keiner Art und Weise eine Beerdigung des Leistungsauftrages 1982, sonst müsste ich sagen, er sei in veredelter Form wieder auferstanden. Denn was machen wir mit diesem Leistungsauftrag? Er wurde vor einer Woche publiziert. Wir bleiben beim Konzept des Leistungsauftrages 1982 – und das ist ein Teil der GVK-Empfehlungen und der KVP-Vorlage –, nämlich den gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereich mit Abgeltung der Unterdeckungen fein säuberlich vom marktwirtschaftlichen Bereich zu trennen, und in dem muss Kostendeckung angestrebt werden.

Wir bleiben bei diesem Grundkonzept, das war die Errungenschaft des Leistungsauftrages 1982. Wir nutzen die Erfahrungen, die man bisher machte. Wir wissen, in welchen

Marktsegmenten Kostendeckung nicht erreichbar ist. Wir haben gesehen, dass Huckepack nicht mit einer blossen Starthilfe zum Tragen gebracht werden kann; Huckepack wird auf lange Zeit nicht eigenwirtschaftlich sein. Aus verkehrspolitischen Gründen, insbesondere mit Blick auf unsere besondere Transitsituation – Strasse 28 Tonnen Limite, anderes Angebot nötig für den transitierenden Güterverkehr –, müssen wir den Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung qualifizieren und eben abgelden. Das ist eine Erkenntnis dieser Jahre, und das haben wir jetzt im neuen Leistungsauftrag berücksichtigt. Völlig neu, aber auch das GVK- und KVP-gerecht: Wir übernehmen die Infrastruktur, also die finanzielle Verantwortung; das Eigentum bleibt bei den SBB. Sie befürworten das, ich muss dazu nichts weiteres sagen. Damit gelangen wir zu einer – weitgehend analogen – Ausgangssituation für Schiene/Strasse, für diese beiden hauptsächlichen Verkehrsträger. Das ist dieses aufgearbeitete Konzept Leistungsauftrag 1987. Nationalrat Bühler hat das richtig dargestellt, es ist eine Weiterentwicklung und ein Gütezeichen für den Start in den Jahren 1980/81 hier im Parlament.

Nationalrat Aliesch, Sie haben die Frage gestellt, wie diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die abzugelten sind, ermittelt werden. Das wurde bisher aufgrund globaler Rechnungsunterlagen gemacht. Nach dem Leistungsauftrag 1982, der noch bis Ende des nächsten Jahres gilt, nehmen wir den regionalen Personenverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung. Der Betrag wurde pro 1982 aufgrund von Ermittlungen des BWI mit 460 Millionen Franken eingesetzt. Inzwischen, nach Massgabe der Entwicklung, insbesondere der Teuerung, wurde diese Summe erhöht. Es ist also eine globale Berechnung. Wir werden nun aber mit dem neuen Rechnungssystem, das inzwischen bei den SBB erarbeitet wurde, in die Lage versetzt, linienbezogene Rechnungen zu machen und die Unterdeckung in diesen Bereichen und damit die Abgeltungen konkret zu ermitteln.

Das zweite Grosseprojekt, «Bahn 2000», ist vom Bundesrat noch nicht verabschiedet. Nationalrat Kühne, das erstreckt sich auf alle 5000 Schienenkilometer in unserem Lande (3000 km SBB, 2000 km KTU). Der gesamte Investitionsaufwand, wie man ihn jetzt veranschlagen kann, beträgt etwa 7 bis 8 Milliarden Franken, wovon der Bund etwa 6 Milliarden aufbringen wird (etwa 5 Milliarden SBB, je zur Hälfte Neubaustrecken und übrige). Die übrige Summe entfällt auf die KTU, dort beteiligt sich der Bund – das ist jetzt einmal so veranschlagt – mit einer Milliarde, die Kantone mit etwa gleichviel. Wir werden daneben noch mit den üblichen Rahmenkrediten, die wir schon bisher kennen, weiterfahren. Sie postulierten ein breitangelegtes Investitionsprogramm für die Infrastruktur über das gesamte Schienennetz, also auch der KTU. Diese KTU sollen nach diesem Konzept – weil wir ja der SBB einen Leistungsauftrag mit Abgeltungen geben und die Infrastruktur übernehmen – mit einem siebten und später mit einem achten Rahmenkredit bedient werden. Innerhalb dieses Rahmenkredites finden sich dann auch die Elemente für «Bahn 2000», aber darüber hinaus noch einmal Leistungen in der Grössenordnung von 1 Milliarde Franken zugunsten der KTU.

Damit Sie sehen, wie sehr Sie sich im Bereiche der Verkehrspolitik in den nächsten ein bis zwei Jahren werden betätigen können: Innerhalb dieser Investitionsvorhaben KTU befindet sich ein ganz spezielles, nämlich die Vereina-Bahn im Kanton Graubünden. Dieses Vereina-Bahn-Projekt muss Ihrem Rat als Beitragsbotschaft separat unterbreitet werden. Es wird nach heutigen Annahmen in der Grössenordnung von 450 Millionen Bundesfranken liegen und ist auch ein Element im Gesamtkonzept «Bahn 2000».

Wir haben weiter die von verschiedenen Votanten erwähnten und gewünschten Tarifmassnahmen. Diese Tarifmassnahmen wurden vor einem Jahr durch das Parlament dem Bundesrat als Bestandteil eines Umweltpaketes in Auftrag gegeben. (Sie erinnern sich an dieses grüne Büchlein: Massnahmen gegen die Luftverschmutzung, insbesondere gegen das Waldsterben). Nun haben die verschiedenen Departemente den Auftrag erhalten, diese Massnahmen vor-

zubereiten, in der Meinung, dass dem Parlament ein Gesamtpaket im Sinne einer umweltorientierten Operation zum Schutze der Luft, gegen das Waldsterben usw. zu präsentieren sei. Es ist gegenwärtig mit Verzögerungen zu rechnen. Unsere Vorschläge für Tarifmassnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs liegen vor. Das Gesamtpaket kann sich aber offenbar um einige Monate – das liegt nicht in unsern Händen, ein anderes Departement ist federführend – verzögern.

Der Bundesrat – und das zu Ihrer konkreten Frage, wann das kommt – wird sich mit der Frage beschäftigen: Soll im Hinblick auf einen Zeitverzug allenfalls das Tarifmassnahmenpaket vorgezogen, losgelöst oder soll eben eine gewisse Verzögerung in Kauf genommen werden? Dann allerdings wäre das Inkrafttreten, was hier von einem Votanten postuliert wurde, im Laufe des nächsten Jahres oder auf 1. Januar 1987 in Frage gestellt. Was der Bundesrat in zeitlicher Hinsicht tun wird, kann ich Ihnen heute noch nicht sagen.

Insgesamt zu diesen Tarifmassnahmen: Wir haben sie immer als flankierende Massnahmen verstanden. Nationalrat Bühler hat mit Recht unterstrichen, dass das nicht eine Schwerpunktmassnahme sein kann. Wir müssen uns davor hüten, nach dem Prinzip «arroser le terrain» einfach einige hundert Millionen da und dort zu investieren, zu verausgaben. Wir brauchen das Geld, wir brauchen überhaupt alles, was mobilisiert werden kann für die Realisierung des Langzeitpaketes, und das sind die «Bahn 2000» und die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag SBB. Wir können nicht für flankierende Massnahmen, die nur eine Kurzzeitwirkung und auch dort nur eine begrenzte haben (Tarifmassnahmen) – die Erfahrung lehrt das –, Gelder wegdisponieren, die dann bei der zentralen Massnahme (Investitionen, Infrastrukturausbau) fehlen würden, und für alles zusammen fehlen einfach die Mittel. Es geht bei der Realisierung von «Bahn 2000» um etwa 500 Millionen Franken jährlich (SBB und KTU).

Es kommt dazu ein ausserordentliches Investitionsprogramm der SBB von 870 Millionen Franken; das ist ein Zusatzprogramm zu den übrigen Investitionen und ausserhalb des Konzeptes «Bahn 2000», sodann haben wir noch verschiedene gezielte Förderungsmassnahmen. Sie haben Kenntnis genommen – sie sind gestern in Kraft getreten – von den Beitragsleistungen des Bundes an den Autoverlad (begleitete Motorfahrzeuge und Huckepack) bei Eisenbahntunnels durch die Alpen, Bundesaufwand ungefähr 30 Millionen Franken. Wir forcieren – die Verordnungsentwürfe liegen vor – das Bahnhofparking, dann die Anschlussgeleise, alles das gestützt auf das von Ihnen vor einem Jahr verabschiedete Treibstoffzollgesetz.

Und nun hat Nationalrat Kühne die Frage aufgeworfen und seiner Besorgnis Ausdruck verliehen, dass wir nicht bereits von einer weiteren Vorlage sprechen. Wir werden bei der Motion von Herrn Salvioni und beim Postulat von Herrn Weber über Eisenbahn-Alpentransversalen diskutieren. Ich will hier nur feststellen, weil ich nicht weiss, ob diese parlamentarischen Vorstösse noch behandelt werden, dass der Bundesrat eine neue Eisenbahn-Alpentransversale weder vergessen noch darauf verzichtet hat. Aber wir mussten – und der kurze Ueberblick über das Gesamtpaket wollte das dartun – klare Prioritäten für diese Verkehrspolitik in unserem Lande setzen. Es bringt nichts, wenn man schwatzt und schwatzt und quasi ein Wunschkonzert veranstaltet und meint, jeder könne nach dem Prinzip des Selbstbedienungsladens das herausholen, was ihm gerade am besten passt. Dann realisieren wir eben nichts, wie das während langer Zeit der Fall war. Wir mussten Prioritäten festlegen, und in dieser Prioritätenordnung steht an erster Stelle ein rascher, grosszügiger, wettbewerbsfähiger Ausbau der Binneninfrastruktur, das ist das allererste. Das heisst aber nicht, dass wir die Eisenbahn-Alpentransversalen vernachlässigen. Wir haben Ihnen mit dem Bericht vom Jahre 1983 unsere Überlegungen erstens zur Frage der Linienwahl – wir haben gesagt, eine vorgezogene Linienwahl bringt nichts – und zweitens zur Frage der zeitlichen Perspektiven dargelegt.

Wir haben dort gesagt, etwa zwanzig Jahre Vorlaufzeit, fünfzehn Jahre Bau, fünf Jahre Politik, das lässt etwa auf das Jahr 2010 eine weitere Eisenbahn-Alpentransversale voraussehen. Das würden wir als praktikabel und vor allem auch vom Bedarf her als gegeben erachten.

Ich darf sagen – damals wussten wir das natürlich nicht –: Es gibt Leute in diesem Parlament, die über den damaligen Entscheid jetzt sehr froh sind. Bedenken Sie einmal, wenn wir im Jahre 1983 bereits (ob Gotthard-Basis oder Splügen) Entscheide bei Ihnen und im Ständerat erkämpft hätten, wäre die ganze Geschichte heute wieder hinfällig, weil inzwischen das Y aufgetreten ist, und das ist weder das eine noch das andere, sondern eine Kombination von beidem. Eine Linienwahl im Jahre 1983 für Gotthard-Basis oder Splügen müsste heute, wenn man die Ypsilon-Idee, die prüfenswert ist, weiterverfolgen will, in Wiedererwägung gezogen werden. Also erste Priorität: Inlandprogramm – ein grosses Paket, das ist anspruchsvoll für die Politik, Sie haben es gesehen – und dann anschliessend ohne Zeitverzug Eisenbahn-Alpenstransversalen. Ich werde Detailinformationen bei der Behandlung der parlamentarischen Vorstösse geben.

Nun zu den Fragen von Nationalrat Künzi. Zürich wird nicht schlechter gestellt. Herr Regierungspräsident, Sie selbst waren dafür besorgt, dass wir ein Konvenium vor vielen Jahren getroffen haben, dass eine neue Regelung auch für Zürich gelten soll, wie sie gestützt auf die KVP zustande kommt. Und alle anderen Regionallinien, die neu geschaffen werden sollten, würden etwa nach gleichen Gesichtspunkten finanziert. Mit dem Wagenpark, diesen RIC-Zügen, stimmt es, dass man etwas zurückhaltend war bei der Beschaffung, und sie erscheinen heute im Vergleich zu den TGV-Zügen etwas veraltet, jedenfalls nicht ganz modern. Der Komfort dieser Wagen ist aber durchaus mit demjenigen der TGV-Züge vergleichbar. Ich kann das bestätigen, ich habe einen solchen vor zwei Wochen wieder während etwa fünf Stunden benutzt; ich fahre ebenso gerne in meinen RIC-Wagen wie in den TGV-Wagen, was keine Kritik am TGV sein soll.

Zum Arth-Goldau-Zug-Ausbauplan kann ich nicht antworten. Ich beschaffe mir die Angaben und werde Ihnen dann antworten, ebenfalls zur Frage von Herrn Nationalrat Seiler. Ich teile übrigens seine Meinung: sicherheitsbedingte Investitionen müssen Priorität haben. Gerade bei der Verdichtung (Taktfahrplan und so weiter) kommt dem Sicherheitsproblem mit Blick auf Mensch, aber auch Material, das eingesetzt ist, erste Priorität zu. Ich werde diese Frage abklären, ich kann sie nicht beantworten, ebenso wenig diejenige von Herrn Ammann wegen den Prozenten. Das nehme ich entgegen und leite es an die SBB-Instanzen weiter.

Herr Nationalrat Oehen, Sie sind von einem ganz anderen Grundgedanken ausgegangen: Man müsse versuchen, den Verkehr zu stabilisieren. Sie haben im Hinblick auf das Prinzip der Verkehrsfreiheit appelliert, das nochmals zu überdenken. Ich bin immer bereit, etwas neu zu überdenken. Wir diskutieren auch über diese Frage immer wieder. Aber wir können zu keinen andern Folgerungen kommen. Man müsste einen andern Departementschef abwarten. Für mich bleibt das Prinzip der Verkehrsfreiheit im Zentrum der gesamten Verkehrspolitik. Es ist Folge der persönlichen Freiheit, der Eigentumsgarantie, der Wirtschaftsfreiheit. Wir wollen nicht mit repressiven Massnahmen gegen einen Verkehrsträger Verkehrspolitik machen, sondern mit offensiven. Das ist die Grundidee von «Bahn 2000», vom Leistungsauftrag, dass wir die Schiene, den öffentlichen Verkehr überhaupt, wettbewerbsfähig machen. Eine Ausnahme zur Entlastung der Strasse könnte beim Güterfernverkehr – das ist ein Element in der KVP-Vorlage – gemacht werden.

Damit kein Missverständnis im Raume bleibt: Das bedeutet natürlich nicht, dass der Staat, der Bund und die Kantone, die Pflicht und Aufgabe hätte, die Verkehrswege für jede Nachfrage weiterzuentwickeln. Weil man das in letzter Zeit wieder in Frage gestellt hat, möchte ich einmal mehr sagen: das Nationalstrassennetz ist abgesteckt. Zu prüfen sind jene

Strecken, die bei Ihrer Kommission in Beratung waren. In Frage kommen lokale, ganz begrenzte Engpassbehebungen. Beispiel: Grauholz. Aber nicht auf dem Wege einer Erweiterung oder eine Ergänzung des Nationalstrassennetzes. Wir wollen Verkehrspolitik auch bei der Strasse – da pflichte ich Ihren Ueberlegungen bei – auch mit Blick auf die übergeordneten Anliegen von Umwelt, von Land, von Landschaft, von Energie betreiben und nicht einfach zur Erfüllung jeder Verkehrsnachfrage. Wir wollen deshalb auch eine wettbewerbsorientierte und marktgerechte Gesamtentwicklung des Verkehrssystems, eine wesensgerechte Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsträger. All das ist nichts Neues, das können Sie in unserer KVP-Vorlage vom Jahre 1982 nachlesen. Wir haben das dort entwickelt. Es hat sich inzwischen nichts ereignet, was diesen Grundideen widersprechen würde und eine Ueberarbeitung als richtig erscheinen liesse.

Darf ich zum Schluss sagen: Die Zwischenbilanz vom 2. Dezember 1985 im Bereiche öffentlicher Verkehr, Schienenverkehr, und heute insbesondere SBB, ist positiv. Wir sind tatsächlich nicht erst auf dem Wege, sondern mitten drin in den Bestrebungen um eine koordinierte, konzeptgerechte, zielgerichtete Verkehrspolitik.

Nationalrat Seiler, Sie haben gesagt, das sei Optimismus. Es ist kein Zweckoptimismus, wenn der Bundesrat, wenn wir alle diesen Standpunkt vertreten. Es ist Zuversicht aufgrund von Fakten. Natürlich hilft uns heute der Rückenwind von der Umweltseite, von der Energieseite. Wir wollen froh sein. Die verkehrspolitischen Argumente, die schon seit Jahren für diesen Weg in die Zukunft gesprochen haben, sind heute nicht besser geworden; sie waren schon vor fünf Jahren gut. Aber zu unseren guten verkehrspolitischen Argumenten haben wir jetzt noch andere erhalten, und wir sind dafür dankbar. Wir wollen aber nicht in eine Erwartungseuphorie hineingeraten. Wir sind nicht aus dem Tunnel. Das wäre eine völlig falsche Beurteilung. Aber heute ist der Tunnel, in dem wir noch stecken, hell beleuchtet. Diese helle Beleuchtung erlaubt uns eine klare Orientierung über den Stand, auch über die Fahrtrichtung, über die Ziele. Wenn Parlament, Bundesrat, die SBB, auch die KTU diese Fahrt, die in Gang gekommen ist, fortsetzen, dann werden wir den Tunnelausgang erreichen. Wir werden dieses Ziel wohl noch miteinander erleben. Ich zwar nicht im Amte – Sie vielleicht schon –, aber jedenfalls noch in diesem Jahrhundert.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 à 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 129 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Präsident: Sie haben gleichzeitig mit dieser Diskussion auch vom Kurzfristplan der SBB Kenntnis genommen.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

SBB. Voranschlag 1986

CFF. Budget 1986

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1885-1895
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 905

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.