

zug externer Experten bereits verschiedene Teilbereiche bearbeitet – und nicht ohne Erträge. Das geht weiter. Selbstverständlich werden auch die PTT das tun, was wir in der Bundesverwaltung machen.

Auf das Problem Eigenkapitalkonzept will ich nicht eingehen. Aber es tönt in meinen Ohren etwas eigenartig, wenn ich Kritik höre. Es ging mir, aber auch den PTT-Organen, doch einfach darum, pflichtgemäss vorzugehen, gar nichts anderes! Was gibt es da zu beanstanden? Sie, das Parlament, haben uns im Jahre 1977 gesagt, wir sollen Reserven von einer Milliarde äufnen. Wir haben diese Reserven nominell erreicht. Jetzt überschreiten wir sie mit dem Budget. Ich sagte, das Parlament müsse sagen, ob wir weiter machen sollen oder nicht. Und wenn wir mit dieser Reservebildung weitermachen sollen, in welcher rechtlichen Ausgestaltung? In meiner parlamentarischen Unerfahrenheit dachte ich: Ich gehe am besten zur Finanzkommission und sage das jetzt. Und das setzte in den Kommissionen ein kleines Gewitter ab. Wir sollen eine Botschaft bringen für die Revision des ÖG. Natürlich ist das formell der richtige Weg. Aber wir wollten im Zusammenhang mit der Budgetierung 1986 Ihnen diese Fragen unterbreiten, weil der damals festgelegte Plafond der Reserven von einer Milliarde erreicht war.

Wir bereiten diese ÖG-Revision vor: Wenn wir Ihnen die Botschaft bringen, werden Sie grundsätzlich darüber diskutieren, ob man real eine Milliarde oder mehr erreichen und in welcher Form das gemacht werden soll.

Darf ich zum Abschluss bemerken: Herr Weber hat gesagt, man solle die PTT nicht ins Schleudern bringen; dabei ist mir in den Sinn gekommen, dass man gerne von den PTT als «golden girl» spricht. Und hoffentlich machen wir nicht gemeinsam in bald ein «pity girl» daraus. «Golden girl» zwar noch für die Bundeskasse – Ablieferungen und so weiter –, «pity girl» für alle diejenigen, die auch weiterhin so gute Dienstleistungen von den PTT haben möchten, wie das während Jahren, Jahrzehnten der Fall war.

Bleiben wir doch beim «golden girl» als Zielvorstellung auf der Seite des Finanzhaushaltes, aber auch von wirklich ausgezeichneten Dienstleistungen für alle Leute in diesem Land.

Ich möchte Sie bitten, den Anträgen der Herren Jelmini und Weber zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Jelmini/Weber	20 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	11 Stimmen

Art. 3 und 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 3 et 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	23 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	--------------------------------

An den Nationalrat – Au Conseil national

85.057

SBB. Voranschlag 1986

CFF. Budget 1986

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. Oktober 1985 (BBI III, 328)

Message et projet d'arrêté du 30 octobre 1985 (FF III, 316)

Voranschlag und Kurzfristplan der SBB vom 2. Oktober 1985

Budget et plan à court terme des CFF du 2 octobre 1985

Bezug bei der Generaldirektion SBB, Hochschulstrasse 6, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,

Hochschulstrasse 6, Berne

Beschluss des Nationalrates vom 2. Dezember 1985

Décision du Conseil national du 2 décembre 1985

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Cavelty, Berichterstatter: Das Budget 1986 der SBB sieht einen Fehlbetrag von 333,2 Millionen Franken vor, was gegenüber der Rechnung von 1984 eine Verschlechterung um 29 Millionen und im Vergleich zum mutmasslichen Abschluss 1985 eine Verschlechterung um 13,2 Millionen Franken bedeutet. Das Budget bewegt sich also im Rahmen der beiden letzten Jahre und dürfte weder Anlass zu besonderem Jubel noch zu Wehklagen sein. Beides würde übrigens auch nicht viel nützen.

Wichtig ist die Frage, ob die SBB alles tun, was ihnen möglich und zumutbar ist, um rationell, kostengünstig und effizient zu wirken. Diese Frage glaubt die Verkehrskommission mit gutem Gewissen bejahen zu können. So haben wir denn im Rahmen der Budgetberatung nichts gefunden, was wir anders und vor allem besser machen würden. Wir haben vielmehr die Ueberzeugung gewonnen, dass die anerkennenswerten unternehmerischen Anstrengungen und Rationalisierungsbestrebungen der letzten Jahre Früchte zu tragen beginnen. Nur so lässt sich erklären, dass trotz der auf den 1. Juli 1986 in Kraft tretenden Arbeitszeitverkürzung noch eine Personalreduktion um 598 Stellen möglich ist und dass trotz der eingeplanten Teuerung von 3,5 Prozent auf dem Personalsektor keine Tariferhöhung für das Budgetjahr vorgesehen werden muss.

Zum Verzicht auf eine Tarifierhöhung im nächsten Jahr haben wir in der Kommission vernommen, dass dies keine Abkehr von der bisherigen Philosophie «Investitionen vor Tarifverbilligungen» bedeute. Nach wie vor gelte es, die Bahn so attraktiv wie möglich zu gestalten und sie nicht mit untragbaren Tarifverbilligungen auszuhebeln. Gegenwärtig aber hat man auf die Tarifierhöhung wegen der kürzlich erfolgten Erhöhung vom 1. Mai 1985 und mit Blick auf eine für den Herbst 1987 angezeigte neue Anpassung verzichtet. Ausserhalb der ordentlichen Tarifdiskussionen im Rahmen der Budgetberatung stehen allfällige Massnahmen, die der Bundesrat auf Antrag des Parlamentes unter dem Titel der Bekämpfung des Waldsterbens vorsehen wird. In diesem noch nicht fertig geschnürten Paket sollen sich auch Verbilligungen gewisser Tarifkategorien wie Halbtaxabonnemente und so weiter befinden. Hier stehen diese Fragen nur insofern zur Diskussion, als festzustellen ist, dass allfällige Verbilligungen dieser Art nicht zu Lasten der Bahn zu verbuchen sind, sondern jenes Konto belasten, unter welchem Titel sie verfügt werden. Auch dürften solche Aktionen nicht nur den SBB, sondern mit gleicher Begründung auch den Privatbahnen zugutekommen.

Bei der Gesamtbetrachtung des Budgets ist vor Augen zu halten, dass der Bund neben dem Defizit von 333,2 Millionen Franken noch unter dem Titel «Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und Starthilfe Huckepack» weitere 674

Millionen Franken an die SBB mit ihrer 2930 Kilometer langen Strecke leistet. Dazu kommt noch die Nichtverzinsung des Dotationskapitals. An die Privatbahnen mit ihren 2020 Kilometern leistet der Bund vergleichsweise unter allen Titeln gemäss Budget 1985 lediglich 378 Millionen Franken. Das sei hier ohne jegliche Spitze und lediglich mit Blick auf den in den nächsten Jahren neu zu umschreibenden Rahmenkredit an die Privatbahnen festgehalten.

Das vorliegende Budget kann natürlich nur von der bestehenden gesetzlichen Basis ausgehen und nichts vorsehen, was erst die nächste Zukunft auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs bringen wird. So wie die Dinge heute noch liegen, lässt sich keine namhafte Verbesserung der Situation realisieren. Dies bestätigt auch der Kurzfristplan 1987/88, der eine leicht steigende Tendenz für die Defizitzunahme aufweist. Was uns dennoch optimistisch stimmt, sind die unmittelbar bevorstehenden neuen Pläne und Massnahmen des Bundesrates und der Träger des öffentlichen Verkehrs zur dauerhaften Verbesserung der Situation, wie Leistungsauftrag '87, Bahn 2000, Vereintunnel, neuer Rahmenkredit für die Privatbahnen, Gesamtverkehrskonzeption und neue Alpentransversale. Einzelne dieser Projekte stehen bereits in der parlamentarischen Beratung, die ändern unmittelbar davor.

Gestatten Sie mir die Wiederholung eines Zitats aus der Budgetberatung vom 9. Dezember 1982, also lediglich vor drei Jahren, wo wir resigniert folgende Aussage des damaligen Präsidenten der Generaldirektion SBB zur Kenntnis nehmen mussten:

«Alors, que faire? En définitive, la seule possibilité réelle de réduire d'une façon notable l'écart entre les coûts et les recettes serait de réduire l'effectif du personnel. Mais une réduction des effectifs de cette importance ne peut être envisagée sans une réduction sévère des prestations les plus déficitaires: fermeture de lignes régionales, suppression du transport des colis de détail, etc.»

Vergleichen wir die Stimmung von damals mit der Stimmung und Situation von heute, so dürfen wir eine ausserordentlich positive Wende zugunsten der Bahn und des öffentlichen Verkehrs feststellen.

Darf ich am Schluss meiner sechsjährigen Zugehörigkeit zur Verkehrskommission allen Verantwortlichen für diese Wende danken, dem SBB-Personal, der Direktion, dem Bundesamt und vor allem – ich betone: nicht aus Lokalpatriotismus, sondern aus voller Ueberzeugung, weil sachlich durchwegs gerechtfertigt – Herrn Bundesrat Schlumpf. Im Geiste möchte ich ihm für diese herbeigeführte Wende einen Blumenstrauß überreichen.

Was sich auf dem Gebiete des Verkehrs innert weniger Jahre getan und angebahnt hat, wird das Gesicht der künftigen Schweiz unmissverständlich prägen.

Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Eintreten und Gutheissung. Ferner bitten wir auch um Kenntnisnahme vom Kurzfristplan.

Lauber: Ich teile die Meinung des Vorredners und stelle ebenfalls fest, dass die eingeleiteten unternehmerischen Massnahmen zur Verbesserung der Unternehmensstruktur und zur Ausschöpfung der vorhandenen Produktivitäts- und Ertragsreserven Wirkung gezeigt haben. Die Ertragsverbesserung wäre ohne die unternehmerischen Bemühungen der SBB nicht im nun realisierten Umfang möglich gewesen. Das Departement, sein Vorsteher wie Verwaltungsrat und Generaldirektion der SBB verdienen Dank und Anerkennung.

Nach dieser Bemerkung möchte ich der Gleichbehandlung der Verkehrsunternehmungen durch den Staat das Wort reden. Der Präsident der Verkehrskommission hat es bereits angedeutet.

Im Voranschlag 1986 der SBB ist auf der Ertragsseite, Seite 7, ein Betrag von 662 Millionen Franken für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen enthalten. Davon sind 612 Millionen Franken für den regionalen Personenverkehr, 50 Millionen Franken als Finanzhilfe für den Stückgutverkehr (Cargo Domizil/Rapid) und 17 Millionen

Franken für die Starthilfe Huckepack errechnet. Vom Total des Verkehrsertrages im Betrage von 3 187 000 Franken beträgt die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen 21 Prozent. Die Netzlänge der SBB umfasst 2961 Kilometer. Die konzessionierten Transportunternehmen KTU betreiben Bahnnetze von erheblicher regionaler und gesamtschweizerischer Bedeutung in der Länge von 2120 Kilometern sowie Autobusbetriebe mit einer Netzlänge von weit über 3000 Kilometern. Diese dienen als Zubringer und als Verteiler zu den Bahnnetzen. Die KTU erhalten noch immer einen sehr kleinen Abgeltungsbeitrag von rund 50 Millionen Franken pro Jahr. Damit wird nur ein kleiner Teil der durch die KTU erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen entschädigt. Die Motion der nationalrätlichen Kommission für den Leistungsauftrag 1982 an die SBB verlangte für die KTU eine Abgeltung nach vergleichbaren Grundsätzen wie bei den SBB. Wir sind der Meinung, dass zur Erfüllung dieser Motion unverzüglich ein wesentlicher Schritt getan werden muss, um die bestehende Ungleichheit in der Behandlung zwischen SBB und KTU aus der Welt zu schaffen. Es ist den KTU und ihrem Personal nicht gleichgültig, wenn sie für erbrachte wichtige gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht entschädigt werden und deshalb einen grossen Betriebsfehlbetrag ausweisen müssen, der die wirklichen Verhältnisse verfälscht und die grossen Anstrengungen von Unternehmungsleitung und Personal in ein falsches Licht stellt. Wir wollen den öffentlichen Verkehr fördern. Wie bei den SBB gilt es nun auch bei den KTU klare Verhältnisse zu schaffen, damit Personal und Leitung voll motiviert im Dienste der Öffentlichkeit stehen. Mit dem SBB Leistungsauftrag '87 soll der Grundsatz der gleich langen Spiesse für Schienen und Strassen im Sinne der koordinierten Verkehrspolitik verwirklicht werden. Gleich lange Spiesse müssen aber dringend und gemäss dem seit 1983 bestehenden Auftrag auch den konzessionierten Transportunternehmen, also den Privatbahnen und den Automobildiensten, gegeben werden. Privatbahnen bedienen weitgehend schwächer besiedelte Gebiete und Regionen und bilden vielfach das öffentliche Transportmittel am Anfang und am Ende einer Reise.

Binder: Anlässlich meines Ausscheidens aus dieser Kommission möchte auch ich einen Blumenstrauß überreichen, primär dem Departementschef und sekundär der Generaldirektion der Bundesbahnen. Aber da ich nicht Bündner bin, wird man wohl verstehen, dass dieser Blumenstrauß auch noch ein paar Dornen enthält. Ich komme jetzt nicht auf mein *ceterum censeo* zurück bezüglich Bundesbahnen, Kanton Aargau, Taktfahrplan, wie schlecht und unangemessen wir hier behandelt wurden; ich kann nur hoffen, dass das in Zukunft besser wird.

Wenn man dieses Budget betrachtet, dann stellt man fest, dass es den Bundesbahnen heute tatsächlich besser geht als in den letzten Jahren, aber man stellt auch fest, dass die Bundesbahnen offenbar im Gegensatz zu den PTT noch riesige Probleme vor sich her schieben. Es geht den SBB also besser, aber es geht ihnen noch nicht gut. Dass es ihnen besser geht, ist zum Teil auf die Zielsetzungen zurückzuführen, die sich die Generaldirektion unter grossem Einsatz gegeben hat. Das relativ gute Geschäftsergebnis ist aber auch – da müssen wir ganz klar sehen – auf die gegenwärtige gute wirtschaftliche Konjunkturlage zurückzuführen.

Ich möchte zwei Bemerkungen anbringen und gleichzeitig zwei Fragen stellen:

1. Sie wissen, dass eine der Zielsetzungen der Bahn darin besteht, und ich stehe voll und ganz hinter diesem Postulat, dass der Schwerverkehr so rasch wie möglich von der Strasse auf die Schiene verlagert wird. Deshalb haben Sie in diesem Budget auch wieder eine Position «Starthilfe für Huckepack» von 17 Millionen vorgesehen.

Aber es ist bei dieser Situation zu bedenken, dass die äusserst wichtige Gotthardlinie nicht huckepackkonform ausgebaut ist. Das Tunnelprofil ist nur für Lastwagen bis zu einer Eckhöhe bis zu 3,70 m ausgebaut. Notwendig wäre

jedoch ein Tunnelprofil für Lastwagen bis zu einer Eckhöhe von 4,0 m. Wir haben uns erklären lassen, dass die Oesterreichischen Bundesbahnen – denen es wahrscheinlich noch schlechter geht als den Schweizerischen Bundesbahnen – daran sind, ihr Tunnelprofil bei der Brennerlinie huckepackkonform auszubauen, also auf eine Eckhöhe bis zu 4,0 m. In diesem Zusammenhang stelle ich nun doch die Frage, ob man nicht nochmals prüfen sollte – wenn man wirklich das Ziel, den schweren Lastwagenverkehr innert angemessener Frist auf die Schiene zu bringen, erreichen will –, dieses Profil allenfalls zu erweitern.

In den letzten Tagen haben wir allerdings vernommen, dass jetzt wieder vom raschen Bau einer weiteren Alpentransversale gesprochen wird. Die Bundesratsparteien haben ein grosses Bekenntnis zu dieser Transversale abgelegt. Ich muss sagen, dass ich etwas überrascht darüber bin: Vor einem oder zwei Jahren sagte man noch, diesen Entscheid könne man viel später – man sprach vom Horizont 1995 oder 2000 – fällen. Persönlich glaube ich nicht daran, dass diese Transversale sehr rasch gebaut wird. Also sollte man vielleicht doch möglichst rasch das heutige Tunnelprofil des Gotthardtunnels auf die Eckhöhe von 4,0 m ausbauen! Mir ist diese Problematik erst durch die Aussagen eines Grosstransportunternehmers so richtig klar geworden: Dieser Unternehmer möchte eigentlich gerne von Basel bis nach Chiasso von der Strasse auf die Schiene umstellen, aber das ist nicht möglich, weil das Profil des Gotthards das nicht erlaubt. Dies ist Frage und Bemerkung eins.

2. Wenn Sie das Budget genau analysieren, dann stellen Sie Abschreibungen von lediglich 528 Millionen Franken fest. Ich verweise Sie auf Seite 5 dieser Botschaft. Das sind nur 3,6 Prozent der Erstellungs- oder Anschaffungswerte der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Nun möchte ich Sie bitten, zum Vergleich das Budget der PTT zur Hand zu nehmen. Ich bin mir natürlich bewusst, dass man diese beiden Bundesgrossbetriebe nicht einfach miteinander vergleichen kann. Aber bei den PTT haben Sie gerade vorhin Abschreibungen von nicht weniger als 1,889 Milliarden Franken genehmigt. Bei den PTT wird also mehr als dreimal mehr abgeschrieben als bei den SBB. Ich möchte bitten, dass man auch bei den SBB einmal ernsthaft prüft, ob denn diese Abschreibungen noch betriebswirtschaftlich genügend sind. Diese Frage muss vor allem sehr ernsthaft geprüft werden, wenn wir jetzt in einer grossen Investitionsphase der SBB stehen. Denn 3,6 Prozent sind nach meinem laienhaften Verständnis relativ wenig. In Privatbetrieben wird soviel abgeschrieben, als steuerlich normalerweise zulässig ist. Bei den Bundesbahnen kann man natürlich diese Richtgrösse nicht anwenden, weil sie ja keine Steuern bezahlen, auch nicht für den Rangierbahnhof in Spreitenbach, wo uns ein riesiges Industrieareal blockiert wird. Dadurch wird Spreitenbach behindert, Industrie anzusiedeln, die einermassen ertragsreich ist (mindestens so ertragsreich wie die BBC).

Diese Abschreibungsfrage muss ernsthaft geprüft werden, denn wir streuen uns sonst nur Sand in die Augen. Je tiefer wir die Abschreibungen ansetzen, desto positiver wird nämlich das Budget. Man hat mir auf diese Frage in der Kommission erklärt, es bestehe über die notwendigen Abschreibungen ein Reglement. Aber vielleicht muss man dieses Reglement wieder einmal überprüfen. Wenn man die beiden Zahlen einander gegenüber stellt – SBB nicht einmal ein Drittel Abschreibungen der PTT –, dann befürchte ich, dass man auch hier wahrscheinlich nicht richtig rechnet und dass man im Grunde genommen ein schlechteres betriebswirtschaftliches Ergebnis hätte, wenn man die richtigen Abschreibungen einsetzen würde.

Bundesrat Schlumpf: Es ist für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den SBB sehr erfreulich, dass sie nun nach langen Jahren der Vorbehalte und oft auch recht harscher Kritik – verständlicher Kritik natürlich – Anerkennung ernten dürfen. Ich bin Ihnen allen, die das zum Ausdruck gebracht haben, für die 38 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, auch für Generaldirektion und Verwaltungsrat, dankbar.

Ich möchte aber nicht den Eindruck aufkommen lassen, dass nun alle Probleme schon bald bewältigt seien. Wir können zwar feststellen, dass wir die Probleme im Griff haben. Ständerat Cavelti hat das vor allem dargelegt; ich möchte ihm dafür sehr danken, auch für die freundlichen Worte an das Departement, und auch Ständerat Binder möchte ich danken. Aber wir haben all die Probleme noch lange nicht bewältigt. Wir haben die Fahrriechung gefunden. Es ist richtig, was verschiedene Votanten sagten: Auch die Konjunkturlage hat das Ihre zur Situation beigetragen. Es war ein fatales Zusammentreffen in den siebziger Jahren, der Einbruch und gerade auch die überhandnehmende Konkurrenz Strasse/Schiene. Das führte zu diesem Zusammenbruch beim Schienenverkehr, und zwar nicht nur in der Schweiz.

Jetzt verläuft die Entwicklung umgekehrt. Die Treibstoffpreisverteuerungen sind zwar psychologisch verkräftet, obwohl sie an sich eklatant sind. Ich erinnere mich – und es ist keine Ewigkeit her –, dass ich in einer ganz anderen Funktion um eine absolute Grenze von 99 Rappen pro Liter Benzin kämpfte, die nicht überschritten werden durfte. Heute liegt sie bei Fr. 1.28 oder Fr. 1.35. Die Preisseite bewirkt diesbezüglich vermutlich wenig. Aber das Bewusstsein, für unser Land und die Landschaft Sorge tragen zu müssen, die energiepolitische Situation, die Sorge für eine pflegliche Ressourcenbehandlung auch im Energiebereich, das hilft neben den seit Jahren vorgetragenen verkehrspolitischen Argumenten. Deshalb ist unsererseits auch eine gewisse Bescheidenheit am Platz. Aber wir nehmen Ihre Anerkennung gerne entgegen. Ich glaube sagen zu dürfen, dass man nun die Fahrriechung gefunden hat. Gemeinsame Aufgabe von Parlament, Bundesrat, SBB und KTU – die sind ausserordentlich wichtig, ich bin da völlig gleicher Meinung wie die Ständeräte Cavelti und Lauber – ist es, weiterhin eine Politik zu verfolgen, die zum Erfolg führt; eine konsequente Politik. Damit noch einige wenige Bemerkungen grundsätzlicher Natur, nachdem das Budget unbestritten geblieben ist, wofür ich dankbar bin.

Diese konsequente Politik muss schwerem Gewicht Infrastrukturausbau, Investitionspolitik auf breiter Ebene und auch in rascher Folge bedeuten, damit man die Leistungsfähigkeit des ganzen Schienenverkehrs – SBB 3000 km, KTU, die sogenannten Privatbahnen, 2000 km – steigern kann, so dass diese Unternehmungen wettbewerbsfähig werden. Es geht nur über eine marktgerechte Politik, damit wir aus dieser Scherenentwicklung – Privatverkehr einerseits, öffentlicher Verkehr andererseits – hinausgeraten. Wir haben ein Beispiel im Luftverkehr. Unsere Swissair war nie im Schleudern. Sie hatte in den letzten Jahren auch gelegentlich gewisse Schwierigkeiten, aber sie hat sich immer wieder aufgefangen. Die Swissair operiert – das ist eine hohe Anerkennung – marktwirtschaftlich im besten Sinne. Das konnten unsere Bahnen nicht machen, weil sie während Jahrzehnten nicht mehr in der Lage waren, das zu tun, was für eine wettbewerbsorientierte Unternehmenspolitik nötig ist, nämlich ihre Infrastrukturen à jour zu halten. Das ist doch das A und O der Probleme. Deshalb bin ich gleicher Meinung, wie Sie, Herr Cavelti, es zum Ausdruck brachten: Tarifmassnahmen können nur flankierend sein. Es soll zwar auch eine marktgerechte Tarifpolitik sowohl des Personen- wie des Güterverkehrs betrieben werden, aber das ist flankierend. Es muss eine Gesamtschienenpolitik unter Einbezug der KTU sein.

Aber, Ständerat Lauber, da müssen wir etwas präzisieren: Eine Gleichstellung von Privatbahnen und den SBB, bezogen auf den Aufwand des Bundeshaushaltes, wäre nicht möglich, rechtlich nicht zulässig, aber auch in der Sache nicht richtig. Man kann nicht einfach sagen: Der Bund wendet etwa soviel auf für die SBB, und dann soll er annäherungsweise dasselbe tun für die KTU. Die SBB sind unsere bundeseigene Unternehmung. Da haben wir volle Vater- und Mutterschaftspflichten zu erfüllen. Bei den KTU haben wir Patenpflichten. Da gibt es andere Eltern. Der Bund ist bei vielen KTU auch als Aktionär beteiligt. Insofern trägt er dann dort etwas von den Vaterpflichten mit. Aber an und für sich

sind da andere hauptverantwortlich. Wir wollen das so belassen. Aber – da bin ich völlig Ihrer Meinung – wir müssen Gleiches gleich behandeln. Wenn wir also vom Bund aus im übergeordneten Interesse Leistungen verlangen, dann müssen wir sie auch den KTU gegenüber vom Bund aus ehrlich und redlich abgelten. Einen kleinen Schritt machen wir jetzt mit den Beiträgen für den Autoverlad bei verschiedenen Tunnels. Das ist ein kleiner Schritt: 30 Millionen Franken sind kein Aufholprozess, wie Sie das haben möchten.

Nun kommen aber wesentliche Vorlagen. Das sind nicht bloss Absichtserklärungen. Die Vorlagen sind da. Die Vorlage «Bahn 2000» ist da! Sie ist auf dem Tisch des Bundesrates und umfasst auf breiter Ebene Infrastrukturförderungspolitik für die Schienen unter vollem Einbezug der KTU. Jetzt investieren wir, mit dem sechsten Rahmenkredit, etwa 650 Millionen insgesamt für die KTU. Wir treffen die Vorbereitungen für den siebten Rahmenkredit, der ab 1988 mindestens in diesem Umfang ausfallen wird. Das ist auch in vollem Gange.

Ständerat Cavelti, der nicht nur während sechs Jahren ein sehr gutes Mitglied der Verkehrskommission, sondern auch ein ausgezeichnete Präsident war, soll, wenn er mir in Gedanken einen Blumenstrauß überreicht hat, von mir auch ein kleines Bündnergeschenk erhalten. Ich will eine Indiskretion begehen und sagen: Auch die Botschaft für die Vereina-Bahn ist fertiggestellt. Aber sie ist noch nicht vom Bundesrat behandelt. Aber auch diese Botschaft ist nicht Zukunftsmusik, sondern sie ist fertiggestellt. Ständerat Cavelti als Verwaltungsrat der RhB darf diese gute Botschaft mit nach Hause nehmen.

Die Alimentierung der Vereina-Bahn ist auch Infrastrukturpolitik für die KTU. Das war kein Riesenbrocken; es geht aber doch um eine halbe Milliarde Franken.

Ständerat Binder: Es gehe besser, aber noch nicht gut; das ist die treffendste Beschreibung für die heutige Situation. Ich möchte beifügen: Ich habe einmal etwas leichthin gesagt, die SBB seien unsere «Kummerbuben». Ich möchte nun auch in aller Öffentlichkeit sagen: Sie sind es nicht mehr! Ich würde heute sagen: Die SBB sind ganz «vielsprechende Sprösslinge» der Nation. Das sind sie inzwischen geworden. Wir müssen sie noch pflegen, betreuen, damit es eines Tages nicht nur besser, sondern – wie Sie gesagt haben – gut geht. Wir werden dort ankommen.

Zu Ihren Fragen: Strasse/Schiene, Huckepack, 3,70 m Eckhöhen: Die 3,70 m beziehen sich auf das Transportgut, nicht auf die Tunnelhöhe. Die 3,70 m erlauben die heutige Bewältigung des Huckepackverkehrs am Gotthard, aber nicht am Simplon. Die Grosscontainer können wir am Simplon wegen der Eckhöhen nicht verfrachten. Diese 3,70 m sind aber momentan noch kein Hindernis für die weitere Förderung des Huckepackverkehrs. Es ist jedoch klar, dass wir bei Neuanlagen – sei es beim Monte Olimpino (wir bezahlen 60 Millionen daran) oder bei einer neuen Eisenbahnpenttransversale – auf 4,0 m gehen werden. Die beiden Fragen hängen natürlich zusammen. Wenn man nicht davon ausgehen würde, dass in einer absehbaren Zukunft eine Eisenbahnpenttransversale realisiert werden kann, müsste man wohl an der Gotthardroute eine zweite Sohlenabsenkung um diese 30 cm in Angriff nehmen. Wenn wir aber davon ausgehen, dass doch in absehbarer Zeit eine Eisenbahnpenttransversale – die eine oder andere Variante oder die dritte, das Y – kommt, wäre es nicht richtig, dies jetzt noch zu tun; denn es sind grosse und komplizierte Aufwendungen.

Zu den Abschreibungen von 3,6 Prozent: Das ist wenig im Vergleich zu den PTT. Ein Reglement schreibt diese Abschreibungssätze vor, wie man auch bei den PTT eine Abschreibungsordnung hat. Es gibt zwei Gründe: Der eine ist der Haushalt, das, was in den letzten Jahren möglich war. Der andere ist eine objektive Differenz. Bei den PTT haben wir im Fernmeldebereich einen hohen Anteil an Investitionsgütern und einen entsprechenden Abschreibungsbedarf für Objekte, die einer ausserordentlich raschen Ueberholung bedürfen, und zwar nicht wegen der Ueberalterung, sondern wegen neuen Techniken. Deshalb ist es in der Sache richtig,

dass man dort rascher abschreibt als bei den SBB, wo dieser Ueberholprozess durch die Weiterentwicklung der Technologie und der Technik weniger rasch vor sich geht. Aber im Rahmen der Erholung des SBB-Haushalts ist sicher auch die Abschreibungsfrage anders zu beurteilen als in der Vergangenheit.

Eisenbahnpenttransversale: Ich will nicht auf dieses Thema zurückkommen. Aber ich möchte doch auch hier im Hinblick auf die neuesten Diskussionen sagen: Was haben wir denn gemeinsam gemacht, Parlament und Bundesrat, im Jahre 1983 und 1984? Wir haben gesagt: Wir wollen von der lange Zeit herrschenden Strategie eines Linienwahlentscheides abkommen. Sie können es im Bericht und auch in den Protokollen von damals nachlesen: Ich habe immer erklärt, dass wir dem Parlament einen Baubeschluss bringen werden; der ist referendumpflichtig. Und wir werden gleichzeitig den Finanzierungsbeschluss unterbreiten. Das hat dann Hände und Füsse. Ein Linienwahlbeschluss hat weder Hände noch Füsse; er hat überhaupt nichts. Er ist rechtlich ein «Nonvaleur». Es wäre eine Parlamentsdeklaration, und diese kann, wenn man später mit dem Baubeschluss käme, wieder auf den Kopf gestellt werden. Das war das Zentrale. Wir hätten 1983 damit nicht einmal vor das Parlament kommen müssen. Ich wollte es, weil man zehn Jahre lang immer vom Linienwahlbeschluss gesprochen hat. Ich übrigens auch; ich war auch von dieser Idee «verhext».

Wir kommen zu gegebener Zeit mit dem Baubeschluss, und der enthält die Linienwahl. So operieren wir.

Wir haben im Bericht vom Jahre 1983 gesagt, dass die vorbereitenden Arbeiten nicht unterbrochen werden; sie gehen weiter. Es bleibt dabei. Wir haben dort Ueberlegungen über die Frage der Dringlichkeit angestellt. Müsste man jetzt sofort – damals – schon mit einem Baubeschluss kommen? Wir haben gesagt: nein. Wir haben gewisse Perspektivschätzungen gemacht. Jetzt lese ich, der Bundesrat sei vor zwei Jahren der Meinung gewesen, erst etwa im Jahre 2000 müsse ein Baubeschluss vorgelegt werden. Ich möchte die Fundstelle sehen, wo man das nachlesen kann. Keine Rede davon! Wir haben gesagt: 20 Jahre beträgt die Realisierungszeit, fünf Jahre für die politische Meinungsbildung und 15 Jahre für den Bau. Der Zeitpunkt für den Startschuss, für die Botschaft ans Parlament, kann schon sehr bald kommen. Diese Botschaft wird ein Baubeschluss sein, einschliesslich Linienwahl. Wie gesagt, untersteht dieser Beschluss dem Referendum. Parallel ist ein Finanzierungsbeschluss nötig.

Sie können mich fragen, wann? Ich dürfte Ihnen keine Auskunft geben. Wir haben unsere genauen, auf Jahre, nicht auf Dezennien, bezogenen Vorstellungen, wann wir mit dieser Botschaft zu Ihnen kommen. Denn eine derartige Vorlage ist finanziell eine Grössenordnung – welche Variante man dann auch wählt –, die etwa «Bahn 2000» entspricht. Für derartige Vorlagen muss man auch eine Arbeitsplanung machen. Wir haben sie.

Ich kann Ihnen aber jetzt nicht sagen: dann werden Sie diese Botschaft erhalten. Die Frage hängt nicht vom Departement und Bundesrat allein ab, sondern auch von gültigen Stimmbezügen im Ausland. Die Gespräche laufen. Wir haben nächstens wieder Vierer-Gespräche. Sie hängt aber auch von der Verkräftbarkeit des gesamten verkehrspolitischen Paketes ab; Ständerat Cavelti hat es erwähnt. Wir mussten eine Prioritätenordnung im Hinblick auf die Verkräftbarkeit der Vorlagen aufstellen: Es sind acht Vorlagen ohne Eisenbahnpenttransversale, die Sie zu behandeln haben. Unsere Vorstellung ist eine Behandlung innert anderthalb Jahren in beiden Räten, also anspruchsvoll. Auch im Hinblick auf die finanzielle Verkräftbarkeit. Ich will darauf jetzt nicht weiter eingehen.

Es lag mir daran, diese Gelegenheit zu benützen, um den Standpunkt des Bundesrates klarzustellen, weil Missverständnisse aufgekommen sind.

Ständerat Cavelti, Sie haben gesagt, es sei eine Wende eingetreten, vor allem auch in der Haltung: Optimismus. Ich möchte zum Schluss sagen: Unsere Haltung bei den SBB,

beim Departement, beim Bundesrat und ganz offensichtlich auch im Parlament ist nicht einfach nur Optimismus; es ist vor allem kein Zweckoptimismus. Es ist die Zuversicht, dass wir die Probleme heute im Griff haben und morgen lösen können, weil man den Weg gefunden hat. Diese Zuversicht beruht auf Fakten. Dieses Budget ist auch ein Ausdruck dieser auf Fakten und nicht einfach auf Optimismus beruhenden Zuversicht. Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme.

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 27 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Präsident: Wir kommen zur Kenntnisnahme des Kurzfristplanes 87/88. Sie haben die entsprechenden Ausführungen in der Botschaft und in einem speziellen Bericht. Die Kommission beantragt uns Kenntnisnahme. Sind Wortbegehren? – Es ist dies nicht der Fall. Wir haben Kenntnis genommen.

Il importe surtout de faire en sorte que les droits d'expropriation et de passage rattachés aux raccordements par la route soient également conférés lorsque des voies de raccordement privées au réseau ferroviaire sont utilisées et que la construction de telles voies soit encouragée par le versement de subventions financées au moyen des droits de douane perçus sur les carburants.

Cavelty, Berichterstatter: Am 29. Mai 1985 überwies der Nationalrat mit Zustimmung des Bundesrates die vorliegende Motion. Motionär ist Herr Nationalrat Müller-Meilen. Es geht um die Revision des Anschlussgleisgesetzes aus dem Jahre 1874. Angestrebt wird die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene. Insbesondere sollen die privaten Anschlussgleise mit der Erschliessung durch Strassen in bezug auf das Expropriations- und Durchgangsrecht gleichgestellt und der Neubau von Anschlussgleisen vor allem durch Beiträge aus den Treibstoffzöllen gefördert werden. Die Motion ist sinnvoll und liegt ganz auf der unbestrittenen Linie der Förderung des öffentlichen Verkehrs. In unserer Verkehrskommission gab sie zu keinen weiteren Diskussionen Anlass, nachdem sich auch Bundesrat Schlumpf dafür ausgesprochen hatte.

Wir beantragen einstimmig die Ueberweisung.

Ueberwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 10.15 Uhr

La séance est levée à 10 h 15

85.350

Motion des Nationalrates (Müller-Meilen)

Anschlussgleisgesetz. Revision

Motion du Conseil national (Müller-Meilen)

Voies de raccordement. Révision de la loi

Beschluss des Nationalrates vom 21. Juni 1985

Décision du Conseil national du 21 juin 1985

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird eingeladen, das aus dem Jahre 1874 stammende Anschlussgleisgesetz rasch den heutigen Anforderungen anzupassen, um die vermehrte Benützung des Güterverkehrs auf der Schiene durch Unternehmen zu fördern, die durch Anschlussgleise direkt mit dem Bahnnetz verbunden sind.

Insbesondere sollen die privaten Anschlussgleise mit der Erschliessung durch Strassen in bezug auf das Expropriations- und Durchgangsrecht gleichgestellt und die Neuerstellung von Anschlussgleisen vor allem durch Beiträge aus den Treibstoffzöllen gefördert werden.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est invité à adapter sans plus de retard la loi de 1874 sur les voies de raccordement aux conditions actuelles, afin d'encourager les entreprises qui disposent de voies les raccordant au réseau ferroviaire, à utiliser davantage le rail pour les transports de marchandises.

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	661-665
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 076

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.