

gerung des öffentlichen Verkehrs und erwartet daraus einen Umsteigeeffekt. Der Widerstreit über die grundsätzliche Marschrichtung wird die wichtigen Entscheidungen betreffend «Bahn 2000», über den künftigen Leistungsauftrag und über den 7. Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmungen beeinflussen. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Sieht der Bundesrat bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs die Priorität bei den Investitionen zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung oder bei der Subventionierung der Tarife?

2. Sollte neben der Realisierung des Nationalstrassenprogrammes ein umfassendes Investitionsprogramm für den öffentlichen Verkehr eingeleitet werden?

3. Welches wären die wichtigsten Bereiche eines derartigen Investitionsprogrammes?

4. Wie wäre ein derartiges Investitionsprogramm zur Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren?

Texte de l'interpellation du 21 mars 1985

Encourager les transports publics c'est contribuer à protéger l'environnement et plus particulièrement à lutter contre la pollution atmosphérique. Dans ce but, nous avons deux options, selon la réponse que l'on donne l'alternative suivante: faut-il attirer les usagers à court terme par des abaisssements tarifaires ou augmenter le rendement et l'attrait des transports publics par un plan d'investissement à moyen et long terme?

Ce choix fondamental sous-tend les importantes décisions qui devront être prises concernant le projet «Rail 2000», le prochain mandat de prestations, et le septième crédit de programme destiné aux entreprises de transport concessionnaires. D'où les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. La priorité dans l'encouragement des transports publics revient-elle selon lui à un plan d'investissement visant à en accroître l'attractivité et l'éventail des services ou à un subventionnement des tarifs?

2. Faut-il compléter le programme de construction des routes nationales par un plan général d'investissements en faveur des modes de transport en commun?

3. Quelles doivent être les priorités d'un tel plan?

4. Comment sera-t-il financé?

Sprecher – Porte-parole: Steinegger

85.304

Postulat Müller-Meilen

Förderung des öffentlichen Verkehrs. Investitionsplan

Développement des transports publics. Programme d'investissements

Wortlaut des Postulates vom 4. Februar 1985

Der Bundesrat wird beauftragt, einen Investitionsplan zur Förderung des Umsteigens vom privaten auf den öffentlichen Verkehr vorzulegen. Die Investitionen sollen ermöglichen:

1. die grossen Agglomerationen mit einem Halbstundentakt zu bedienen;

2. die Langstreckenverbindungen unter möglicher Schonung der Landschaft zu verbessern;

3. die ausreichende Bedienung auch wenig befahrener Strecken aufrechtzuerhalten und die Wartezeiten beim

Umsteigen vom Regional- auf den Fernverkehr zu reduzieren;

4. den Gütertransport durch die Bahn durch Erleichterung des Huckepack- und des Containertransports und die Vermehrung der Gleisanschlüsse von Unternehmen auszubauen.

Der Investitionsplan soll Vorschläge zur Verteilung der anfallenden Kosten auf die Transportunternehmungen und auf die öffentliche Hand enthalten.

Texte du postulat du 4 février 1985

Le Conseil fédéral est invité à présenter un programme d'investissements propre à inciter les intéressés à utiliser, pour leurs déplacements, les transports publics plutôt que les transports privés. Ces investissements doivent permettre:

1. De desservir les agglomérations de quelque importance à raison d'une course par demi-heure;

2. D'améliorer les communications à longue distance, tout en ménageant le paysage dans la mesure du possible;

3. De préserver la desserte convenable et suffisante de lignes, même peu fréquentées, et de réduire les temps d'attente au moment où l'on passe des transports régionaux aux transports à longue distance;

4. De développer le transport des marchandises par chemin de fer en facilitant les transports par ferroutage et par conteneurs, comme en multipliant les voies industrielles de raccordement des entreprises.

Ce programme d'investissements doit contenir des propositions en vue de répartir entre les entreprises de transport, d'une part, et les pouvoirs publics, d'autre part, les charges et dépenses qui en résulteront.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Aubry, Auer, Bonny, Bremi, Candaux, Cevey, Cincera, Eng, Eppenberger-Nesslau, Flubacher, Früh, Giger, Houmard, Kohler Raoul, Künzi, Lüchinger, Martin, Mühlemann, Nef, Petitpierre, Pfund, Revaclier, Rime, Schüle, Spoerry, Steinegger, Tschuppert, Wanner, Zwingli (30)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit auch für das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr sind das Leistungsangebot, attraktives Rollmaterial, möglichst umsteigefreie Verbindungen oder kurze Wartezeiten in den Bahnhöfen durch gute Anschlüsse und kurze Reisezeiten durch hohe Fahrgeschwindigkeiten wesentlich. Für die mittel- und langfristige Förderung des öffentlichen Verkehrs ist es deshalb besonders wichtig, die Investitionen zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel nicht zu vernachlässigen. Durch eine kundenfreundliche Gestaltung des Leistungsangebots der öffentlichen Verkehrsmittel kann ein wesentlicher Beitrag im Kampf gegen die Luftverschmutzung, aber auch zur Entlastung der Strassen und durch grössere Frequenzen und bessere Ausnützung der vorhandenen Infrastruktur teilweise sogar zur Senkung der Defizite geleistet werden. Die grosse Steigerung der Zahl der Reisenden durch einen dichten Taktfahrplan im Berner Vorortverkehr, um über 50 Prozent bei der Forchbahn und auf der Linie zum Flughafen Kloten-Zürich und um einen Drittel am rechten Zürichseeufer nach der Einführung des Halbstundentakts belegen dies.

Betrag das Verhältnis der Investitionen für Schiene und Strasse 1950 noch 1 zu 1,4, so verschlechterte es sich vor allem seit den sechziger Jahren zusehends. Seit 1960 wurde das Vier- oder Fünffache der Investitionen für den öffentlichen Verkehr in den Strassenbau investiert; 1983 waren es 2770 Millionen Franken für den Strassen- und 730 Millionen Franken für den Schienenverkehr. Parallel dazu ging der Verkehrsanteil des Schienenverkehrs bis in die Mitte der siebziger Jahre zurück. Zwischen diesen beiden Entwicklungen besteht eine Wechselwirkung.

Soll der Anteil des Schienenverkehrs aus Umweltschutzgründen und im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption wieder ansteigen, so sind heute vermehrte Investitionen unerlässlich. Es ist nicht zu vermeiden, dass die öffentliche Hand, vor allem der Bund und die Kantone, die heute schon über die Deckung der Defizite einen Teil dieser Kosten tragen, teilweise für diese Investitionen aufkommen.

Diese Investitionen sollten künftig in grösserem Umfang als bisher auf die Bedürfnisse der Kunden im Personen- und im Güterverkehr, nicht zuletzt im Sinne des in Ausarbeitung befindlichen Konzeptes «Bahn 2000» ausgerichtet werden. Dies würde im Personenverkehr in den grösseren Agglomerationen eine Verdichtung des Fahplans bis zu mindestens einem Halbstundentakt voraussetzen, eine ausreichende Bedienung auch wenig befahrener Strecken, eine Reduktion der Wartezeiten beim Umsteigen vom Regional- auf den Fernverkehr und eine Verbesserung der Langstreckenverbindungen vor allem im Mittelland, wo dies ohne grosse Beanspruchung von Kulturland möglich ist. Im Güterverkehr ist vor allem der Huckepack- und der Containertransport zu forcieren und sind die Gleisanschlüsse von Unternehmen auszubauen, wofür auch Gelder aus den Treibstoffzöllen zur Verfügung gestellt werden sollten.

Um den Investitionen eine gezielte Richtung zu geben, wird der Bundesrat aufgefordert, zusammen mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, vor allem auch zusammen mit den SBB, einen Investitionsplan auszuarbeiten, der auch über die Kosten und ihre Verteilung Auskunft gibt.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 3. Juni 1985

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 3 juin 1985

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement bearbeitet eine Botschaft über die Realisierung der «Bahn 2000». Es erstellt ferner einen Bericht über Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Hinblick auf die Bewilligung eines weiteren Rahmenkredites werden schliesslich die Investitionsbedürfnisse der konzessionierten Transportunternehmungen erhoben. Im Rahmen dieser Arbeiten sollen die vom Postulanten angestrebten Ziele berücksichtigt werden. In diesem Sinne ist der Bundesrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Bircher: Wir haben unsere bereits im Oktober letzten Jahres eingereichte Motion noch zu begründen. Wir möchten das nicht tun, ohne unsere Forderungen, wie in der Einleitung des Vorstosses zu lesen, bewusst in den grossen Zusammenhang zur ganzen Umweltproblematik und zur grossen Schadstoffbelastung der Luft zu stellen. Der Waldbericht des Bundesrates, aber auch unzählige andere Rapporte, das wissen wir ja in der Zwischenzeit, haben deutlich festgehalten, dass der weitaus grösste Anteil von Schadstoffen in der Luft, jener des Stickoxids, dem Motorfahrzeugverkehr zuzuschreiben ist. Seine Menge hat sich seit 1950 verzehnfacht. Auf dem Fuss folgen dann Kohlenwasserstoffe, die ebenfalls zu einem grossen Teil dem motorisierten Verkehr anzulasten sind. Also muss – so ist nun die Stossrichtung unseres Forderungspaketes für den öffentlichen Verkehr – der Umschwung, müssen die Gegenmassnahmen schwerkem im Bereich der Verkehrspolitik einsetzen. Wir erinnern daran, dass auch während unserer Walddebatte die wirklich griffigen Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs ausgeblieben sind, dass wir dort eigentlich einen weissen Flecken auf der Karte beobachten mussten. Die von uns damals diskutierten, teilweise beschlossenen Gegenmassnahmen betrafen fast ausschliesslich den defensiven Bereich; sie befassten sich mit Tempolimiten, mit dem bleifreien Benzin, mit den Katalysatoren usw. Aber sie alle bringen keine Verminderung der gewaltigen Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs.

Unsere Motion von 1984 enthält nun beide Pakete, die in der Zwischenzeit diskutiert worden sind. Wir wollen Impulse geben bei den Tarifen, wie auch bei den Investitionen. Zunächst ganz kurz, was wir uns unter Investitionsförderung vorstellen. Wir haben sie ja nur stichwortartig im Motions-

text aufführen können. Wir möchten sie hier etwas detaillierter begründen.

Wir verstehen darunter besseres Rollmaterial; bessere Verbindungen; auf den Hauptstrecken den Halbstundentakt; aber auch im Güterverkehrsbereich den ausgeprägteren Bau von Anschlussgeleisen und die Förderung des Huckepack- und Containerverkehrs. Ganz konkret stellen wir uns vor, dass der siebte Rahmenkredit für die Erneuerung des Rollmaterials bei den konzessionierten Transportunternehmen, also den Privatbahnen, früher als vorgesehen vorgelegt würde. Er sollte vor 1988 zur Verfügung stehen. Auch hätten wir die Meinung, dass er gegenüber dem bisherigen Plafond zu erhöhen wäre. Bisher hat sich der Bund ungefähr mit rund 500 Millionen Franken mit diesen Rahmenkrediten verpflichtet, verteilt auf etwa fünf bis sieben Jahre. Das macht pro Jahr etwa den Betrag von 70 bis 90 Millionen aus. Zusammen mit dem Investitionsbetrag für die SBB von 900 Millionen Franken ist das ein Betrag, der sich relativ klein ausnimmt, verglichen mit dem Strasseninvestitionsbetrag, der jährlich etwas über 2 Milliarden Franken ausmacht. Sie sehen also, hier würden wir es wünschen, wenn dieser gesamte Investitionsplafond heraufgesetzt würde. Positiv beurteilen wir in diesem Zusammenhang die Absichtserklärungen und die Pressedarstellungen zu «Bahn 2000». Diese begrüssen wir ausdrücklich. Wir begrüssen auch die baldige Realisierung – etappenweise natürlich – dieses Konzeptes «Bahn 2000». Wir haben auch hier die Meinung, dass man an die ganze Bewältigung dieses Programms etwas schneller, zügig herangehen muss. Vor allem aber begrüssen wir, dass mit diesem neuen Konzept gegenüber der NHT-Projektvariante der öffentliche Verkehr im ganzen Land und nicht nur zwischen den grossen Zentren verbessert und ausgebaut wird.

Ein Vorschlag: Man könnte «Bahn 2000» analog dem Armeeleitbild und der Rüstungsfinanzierung als Grundlage für die langfristige Ausgestaltung der Bahn betrachten. Aus der «Bahn 2000» sollten pro Legislatur im Rahmen von Programmen Ausbauschritte abgeleitet werden, die dann in die jährlichen Budgets der Bahnen aufgenommen würden. Das als Anregung, wie man die Realisierung, die ja gegenüber dem Parlament bis heute nicht sehr konkret dargestellt wurde, ungefähr bewältigen könnte.

Dann noch ganz kurz zum Bereich Güterverkehr, Stichwort Anschlussgeleise. Da sind wir der Meinung, dass die Übernahme der Gesamtkosten des Baus von solchen Geleisen durch den Bund gerechtfertigt wäre; bei der Huckepack-Containerförderung haben wir unsere Vorschläge bereits bei der Treibstoffzollgesetzgebung dargelegt.

Gesamthaft möchten wir einfach zum Investitionsbereich festhalten, dass von einem solchen Impulsprogramm, wie immer wir es benennen und wie immer wir es auch im einzelnen tranchenweise dann realisieren, nicht nur der öffentliche Verkehr und damit die ganze Umwelt, sondern auch die einheimische Industrie mit der Erhaltung von Arbeitsplätzen profitieren wird. Mit einem jährlichen Auftragsvolumen von zwischen 1,5 bis 2 Milliarden könnten heute schon direkt und indirekt nach unserer Schätzung etwas über 100 000 Arbeitsplätze in der Schweiz gesichert werden. Es ist somit für uns gut angelegtes Geld, das wir mit diesen Investitionen bei den Bahnen anlegen würden.

Nun zum zweiten Bereich, den Tarifen. Sie wissen, dass wir in der Hauptstossrichtung und als Hauptforderung für die unmittelbare nächste Zukunft, weil sich die Investitionen erst mittel- und langfristig auswirken werden, eine Senkung der Tarife beantragen. Der öffentliche Verkehr ist nach unserer Meinung heute preislich einfach noch viel zu wenig konkurrenzfähig. Es gibt dazu Dutzende von Berechnungen und Aussagen, welche man zitieren könnte, ich verzichte darauf. Ich möchte immerhin erwähnen: Auch Bundesrat Egli hat in einem seiner Auftritte in einer Pressekonferenz zum Waldsterben ungefähr wörtlich erklärt: «Die Attraktivität der Bahnen und ihrer Tarife muss gross genug sein, damit der Prozess des Umsteigens auch wirklich erfolgt.» Oder ich erwähne aus verschiedenen redaktionellen Kommentaren das lakonische Zitat aus der «Basler Zeitung» vom

vergangenen Oktober 1984, wo wörtlich festgehalten ist: «Das normale, unverbilligte Bahnbillett ist und bleibt zu teuer.»

So verhält es sich nach unserer Meinung auch. Es wird für die nächste Zukunft für den Schweizer zu teuer bleiben. Das zeigt eine ganz neu von der Coop-Presse erhobene Repräsentativbefragung bei 1000 Personen, welche ergab, dass ungefähr 70 Prozent der Befragten die Bahnpreise – wörtlich – als «überteuert», ungefähr 30 Prozent die Preise als angemessen befanden. Das gibt auch einen Hinweis, wie sich das Volk, wie sich eben diese potentiellen Bahnbenützer zum ganzen Preisgefüge äussern.

Wir haben schliesslich auch – nur nebenbei – unsere Trendmeinung aus der vergangenen Budgetdebatte hier im Nationalrat, als wir auch nur sehr knapp das Budget mit 84 zu 87 Neinstimmen, also 3 Stimmen Unterschied, akzeptierten. Wir hatten nichts gegen die meisten Budgetpositionen. Aber die 5,6 Prozent Tarifierhöhung per 1. Mai 1985, welche in diesem Budget verankert wurden, gaben den Anstoss auch für den Nationalrat, hier tariflich ein Umdenken zu fordern. Ohne Tarifmassnahmen, ohne Preissenkungen, erzielen wir nach unserer Meinung keine markanten Umsteigerfolge. Solche Umsteigerfolge braucht es einfach im Interesse einer geringeren Schadstoffbelastung der Luft.

Ein interessanter Vergleich, der sich jetzt im privaten Motorfahrzeugsektor abzeichnet, ist preislich gesehen gar nicht so abwegig: In vielen Kantonen besteht jetzt die Tendenz, dass Steuersenkungen gewährt werden für Katalysatorautos. Es bestehen also preisliche Vergünstigungen für jene Automobilisten, welche eben auch selbst einen wirksamen Beitrag zur Schadstoffverminderung leisten.

Wir fragen nun: Müssten nicht sogar jene stärker belohnt werden, die sich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel begnügen, dabei eben auch gewisse Nachteile, etwas längere Reisezeit oder Gepäckprobleme auf sich nehmen? Diese Menschen leisten aber einen massgeblichen Beitrag zugunsten dieser geforderten Schadstoffreduktion und helfen auch mit, dass unsere Verkehrslawine nicht jedes Jahr um weitere 100000 Fahrzeuge anwächst.

Wir haben sicher auch als Argument für Massnahmen im tariflichen Sektor die Fingerzeige aus verschiedenen Städten und Regionen. Es besteht ein geglückter erstmaliger Versuch der Basler Verkehrsbetriebe seit März 1984. Er hat bisher nur positive Anzeichen und Resultate gebracht. Weitere Schweizer Städte können mit solchen Tarifverbilligungsmassnahmen erfolgreiche Frequenzstatistiken vorweisen. Alle Erfahrungen, soweit wir sie überblicken, zeigen einfach, dass mit einfachen und verbilligten Angeboten im öffentlichen Verkehr die Leute zum Umsteigen bewegt werden können.

Wir haben in diesem Sinne diesen Tarifbereich in unsere Motion eingebaut. Sie wissen aber auch, dass wir später dann, im März, noch etwas weitergegangen sind. Um auch den Bundesrat ganz konkret zu einer persönlichen Stellungnahme herauszufordern und um auch dem Parlament eine Entscheidung zu ermöglichen, verlangen wir halbe Taxen für alle Benützer im öffentlichen Verkehr mittels einer parlamentarischen Initiative, die dann später zu behandeln sein wird.

Schwergezwichtig wollen wir sämtliche Billettpreise für die SBB senken, auch für Privatbahnen und für Postautos, um nicht wieder stossende Unterschiede in diesen einzelnen Benutzerkategorien herbeizuführen. Wir wollen sämtliche Billettpreise für Einzelfahrten auf die Hälfte ermässigen, um den geschilderten, wirksamen Anreiz zum Umsteigen von der Strasse auf die Schiene zu schaffen. In diesem Sinne nehmen wir auch den Gedanken der reduzierten Halbtaxabonnements auf: Wir schenken einfach jedem Schweizer für sich persönlich ein Halbtaxabonnement im Wert von 360 Franken. Nachher ist er zum Bezug von Halbtaxbillets berechtigt. Etwas gezielt möchten wir auch die Preise für die Generalabonnements, Streckenabonnements auf den genau gleichen Betrag von 360 Franken ermässigen, damit auch einigermaßen Rechtsgleichheit herrscht.

Sie haben die Diskussion über unsere Berechnungen zum

Teil in der Presse gelesen. Wir rechnen ehrlicherweise damit, dass das den Bund ungefähr 570 Millionen Franken Mindereinnahmen kosten wird. Wir rechnen aber auch etwa mit 170 Millionen Mehreinnahmen durch die Mehrbenützung, so dass sich *per saldo* etwa ein Nettouffwand von 400 Millionen Franken ergeben würde. Die Hälfte davon soll die Bundeskasse als gemeinwirtschaftliche Abgeltung tragen, wie das Herr Bundesrat Schlumpf bei seinen Vorschlägen ebenfalls sehen würde. Die andere Hälfte, etwa 200 Millionen Franken, müsste aus Kosten der Treibstoffzollgelder getragen werden. Das würde bedingen, dass wir mittels eines Bundesbeschlusses den Treibstoffzollbeschluss ändern müssten.

Ich habe Ihnen unsere Vorstellungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der laufenden Massnahmen gegen das Waldsterben vorgestellt. Wir werden auf Ende Jahr einen Bericht des Bundesrates mit hoffentlich konkreten Anträgen erhalten. Wir hoffen, dass Sie sich unserer Doppelstrategie, nämlich Investitionsförderung und Tarifvergünstigungen, ungeachtet jeden Prestigedenkens anschliessen können.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne unsere Motion zu unterstützen und zu überweisen.

Steiniger: Die Diskussion um den Umweltschutz, insbesondere um das Waldsterben, hat die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund gerückt. Am lautesten ist dabei über Tarifverbilligungen diskutiert worden. Von Tarifverbilligungen erhofft man einen Umsteigeeffekt und damit eine Entlastung der Umwelt vom Individualverkehr. Die Idee eines Tarifverbilligungsprogrammes hat in der parlamentarischen Initiative Bircher vom 20. März 1985 ihren markantesten Ausdruck gefunden. Auf der anderen Seite müssen wir aber feststellen, dass der öffentliche Verkehr, und insbesondere die SBB, grosse Mühe haben, ein vernünftiges Investitionsbudget aufrechtzuerhalten. Es besteht die Gefahr, dass die SBB mit über hundertjährigen Geleiseanlagen und einem veralteten Wagenpark in eine Zukunft fahren, die uns ökologisch grössere Probleme aufgibt. Wenn wir uns also für die Zukunft wappnen wollen, braucht es eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr.

Der Bund gibt heute rund 1,5 Milliarden für die Bahnen aus. Kantone und Gemeinden geben für den öffentlichen Verkehr zusätzlich ungefähr 530 Millionen aus. Wenn wir davon ausgehen, dass ein Tarifverbilligungsprogramm etwa 500 Millionen Franken jährlich und ein Investitionsprogramm ebenfalls 500 Millionen jährlich kosten würde, dann sehen wir sofort, dass nicht beides verkraftet werden kann. Wir müssen Prioritäten festlegen, und wir wollen vom Bundesrat wissen, wohin nach seiner Meinung die Fahrt gehen soll. Ein klärendes Wort ist dringend nötig. Die Tarifverbilligungsdiskussion hat nämlich ein Bild der teuren Bahn geschaffen. Kollege Bircher hat davon gesprochen. Dass dies nicht zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs beiträgt, ist offenkundig. Mindestens für Einzelfahrten ist damit ein Verkaufsargument für die Bahn ins Gegenteil verkehrt worden. Dabei rechnen beispielsweise die SBB mit einem Grundtarif von etwa 21 Rappen pro Person und Kilometer in der zweiten Klasse, bei Hin- und Rückfahrt mit etwa 17 Rappen. Fahren Sie einmal mit solchen Ansätzen Auto! Auch andere Vergleichszahlen zeigen, dass sich die Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs viel schwächer entwickelt haben als andere Kosten. Die Löhne sind beispielsweise viel stärker gestiegen. Damit möchte ich nichts gegen gezielte Verkaufsmassnahmen, Gruppentarife usw. aussagen. Wir fragen uns aber, wie man steigende Personalkosten mit Teuerungszulage und Alterssicherung finanzieren will, wenn den Bahnen nicht nur der Teuerungsausgleich verweigert, sondern sogar für eine reale Schlechterstellung gesorgt würde.

Massive Einnahmeausfälle wegen Tarifverbilligungen werden den öffentlichen Verkehr auf die Dauer ruinieren. Der Steuerzahler wird nämlich nicht bereit sein, sowohl die Tarife massiv zu subventionieren als auch die Modernisie-

rung zu finanzieren. Von einem künstlich verbilligten Tarifniveau werden Sie nie mehr zu kostendeckenden Preisen kommen. Unter dem Gesichtspunkte des Umweltschutzes steht auch beim Verkehr das Verursacherprinzip im Vordergrund. Man kann deshalb nicht nach Umwelt- und Kausalabgaben rufen und gleichzeitig die Subventionierung der Transportleistungen fordern. Gerade die Billigkeit der Transportleistungen hat zu Umweltproblemen geführt und beispielsweise das Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten erst ermöglicht.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zum Szenario, wonach der Schadenverlauf im Schweizer Wald so dramatisch ablaufen wird, dass die beschlossenen und in Aussicht genommenen Massnahmen, insbesondere die Massnahmen im Bereiche des technischen Umweltschutzes (Katalysatortechnik) zu spät greifen werden. Gerade um kurzfristige Umsteigeeffekte zu erreichen, wird ja die Tarifverbilligung verlangt. Wir sind uns bewusst, dass wir zur Nagelprobe antreten müssen, wenn der Bundesrat das in der Motion vom 18. Januar 1985 und auch von Kollege Bircher geforderte Konzept zur Reduktion der Luftbelastung vorstellt. Wir sind aber der Meinung, dass auch bei einem derartigen Szenario das Verursacherprinzip nicht ausgeblendet werden darf. Nicht der Retter ist zu verbilligen, der öffentliche Verkehr ist dann seines Preises wert; die zusätzlich notwendigen Massnahmen sind bei den Verursachern zu treffen, und die allenfalls einzusetzenden Steuergelder sind für notwendige Leistungsverbesserungen zu verwenden.

Ohne die Luftverschmutzung als wichtigen Faktor beim Waldsterben in Frage zu stellen – die Probe aufs Exempel kann bei geschlossenem Garagetor jeder selbst durchführen – muss der gegenwärtige Kenntnisstand über die Ursachen des Waldsterbens doch als engagierte Ratlosigkeit bezeichnet werden. Es entsteht deshalb heute der Wunsch, irgend etwas zu unternehmen, und es gibt nichts schmerzloseres, als neue Subventionen zu beschliessen. So entsteht die Versuchung, den Null-Tarif nunmehr mit der umweltpolitischen Begründung zu verlangen, nachdem die sozialpolitische, die raumplanerische und die energiepolitische Begründung nicht verfangen haben.

Die FdP-Fraktion glaubt, dass wir zur Bewältigung der Umweltprobleme, aber auch zur Sicherung der Zukunft, auf einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Auch der Automobilist dürfte bereit sein, sich mit einer Art Bereitschaftstaxe an der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen. Auch der grösste Autofan erwartet ja, dass die öffentlichen Transportmittel zur Verfügung stehen, wenn er einmal wegen schlechten Wetters oder wegen einer Panne umsteigen muss.

Heute würde ein massives Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr an dessen gegenwärtiger Leistungsfähigkeit scheitern. Auch in Zukunft muss der öffentliche Verkehr mindestens gleichwertige Leistungen wie der Individualverkehr anbieten können. Die Automobilwirtschaft wird sich mit der Katalysatortechnik wieder erholen. Die entsprechenden vom öffentlichen Verkehr geforderten Leistungen können mit einem Schienennetz aus dem letzten Jahrhundert und mit einem veralteten Wagenpark nicht erbracht werden.

Wir sind deshalb neugierig, welche Prioritäten der Bundesrat setzt, welche Massnahmen zur Attraktivitäts- und Leistungssteigerung der Bundesrat sieht, und wie sich der Bundesrat die Finanzierung vorstellt.

Bundesrat Schlumpf: Darf ich den Herren Nationalräten Bircher und Steinegger vorab danken für das Wohlwollen, das Verständnis und die Mitwirkungsbereitschaft bei den Belangen der Förderung des öffentlichen Verkehrs? Ich weiss, dass diese Ausführungen ehrlich gemeint sind und hoffe, dass die Herren Bircher und Steinegger auch in einigen Jahren hier sein, den Bundesrat bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs noch unterstützen und ihn nicht ganz allein im Regen stehen lassen werden. Die Herren Bircher und Steinegger werden dann an unserer Seite stehen.

Zu den beiden konkreten Vorstössen, der Motion der sozialdemokratischen Fraktion und der Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion, einige Stellungnahmen, wobei die Aufträge der sozialdemokratischen Motion über die Begründungen, die Nationalrat Bircher heute gab, im Umfang noch hinausgehen. Ich werde zu den anderen Punkten ganz kurz auch etwas sagen.

Mit dem Leistungsauftrag 1982 der SBB haben wir ein klares Unternehmungskonzept geschaffen. Das muss immer wieder betont werden. Wir haben uns letzte Woche hier darüber unterhalten. Es ist zuzugeben: Die Leistungsziele, die wir damals miteinander festlegten, können in weiten Teilen nicht bis Ende 1986 erreicht werden. Das ist aber auch nicht das Wesentliche daran. Viel wesentlicher und für die Zukunft entscheidend ist die Richtigkeit des Konzeptes. Die Zielsetzungen (Eigenwirtschaftlichkeit, Wagenladungsverkehr, Kostendeckung, Abbau der Finanzhilfe, Huckepackverkehr usw.) müssen anhand der seit 1982 gemachten Erfahrungen neu erarbeitet werden. Das ist im Gange. Das wird dann in unserer Botschaft, die wir Ihnen im nächsten Winter für den Leistungsauftrag ab 1987 unterbreiten, berücksichtigt sein. Diese Erkenntnisse können wir beim Nachfolgeauftrag aus den bisherigen Erfahrungen ziehen. Aber eines möchte ich auch hier wieder sagen: Am Grundkonzept – nämlich einerseits öffentlicher Aufgabenbereich, gemeinwirtschaftlicher Bereich, und hier ehrlich und redlich Abgeltung dessen, was nicht erwirtschaftet werden kann, im übrigen kommerziellen Bereich dann aber Eigenwirtschaftlichkeit als verpflichtende Zielsetzung – werden wir festhalten. Denn die bisherige Erfahrung zeigt, dass dieses Konzept richtig ist und jedenfalls durch nichts Besseres ersetzt werden könnte. Wir haben – das ist Ihnen auch bekannt und wurde mit dem Konzept «Bahn 2000» so richtig evident gemacht – den Investitionsbereich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs seit langem als prioritär bezeichnet. In diesem Investitionsbereich – ich bin Herrn Bircher dankbar, dass er das auch so dargelegt hat – kommt dem Konzept «Bahn 2000» natürlich sowohl vom Aufwand, als vor allem auch von der Bedeutung her eine zentrale Stellung zu. Sie wissen: Es geht bei dieser «Bahn 2000» um einen jetzt einmal geschätzten Aufwand von 5 bis 6 Milliarden Franken bei einer Realisierungszeit von etwa 12 Jahren ab 1987. Wenn Sie dann bei der Behandlung der Botschaft mitmachen, handelt es sich um Aufwendungen von etwa 500 Millionen Franken jährlich. Das ist die zentrale Zielsetzung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Damit ist nicht gesagt, dass wir tarifarische Massnahmen nicht auch vorsehen, aber, wie ich Ihnen schon beim SBB-Geschäftsbericht sagte, als flankierende Massnahmen. – Wir werden Ihnen den Bericht, den wir ja in Ihrem Auftrag erarbeiten – es sind viele Massnahmen, die geprüft und auch kostenmässig abgeschätzt werden müssen – vorlegen und die entsprechenden Massnahmen dann auch vorschlagen. Seitens der SBB und unseres Departementes – aber für den Bundesrat noch freibleibend –, er hat dazu noch nicht Stellung genommen; es hatte besondere Gründe, Sie kennen Sie, weshalb wir an die Öffentlichkeit gelangten – geht es um die Reduktion des Halbtaxabonnements von 360 auf 100 Franken und um eine Ausweitung der Verwendbarkeit des Generalabonnements auf Familienangehörige (Ehefrau und Kinder) zu besonderen Tarifen oder ohne zusätzliche Preise.

Es geht dabei um einen Aufwand, den man mit etwa 60 Millionen Franken veranschlagen kann, und das ist ohne Zweifel als flankierende Massnahme neben dem Schwerpunkt Investitionsbereich durchaus erträglich und verantwortbar. Daneben werden nun im Bereich des Tarifverbundsystems und anderer neuerer Tarifformen verschiedene Teilerperimente seitens der SBB gemacht, die zum Schluss ergeben müssen, ob es sich nach den anzunehmenden Erwartungen lohnt und rechtfertigt, derartige tarifarische Massnahmen weiter flankierend einzusetzen über das hinaus, was ich Ihnen gesagt habe. Letzten Endes geht es um eminent politische Entscheide, weil – Nationalrat Bircher hat das zu Recht erwähnt – die Nagelprobe, von der auch Herr Steinegger sprach, kommen wird, nämlich, wenn es um die

Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen geht. Bei diesem Prinzip müssen wir bleiben nach Leistungsauftrag SBB, übrigens auch nach GVK. Dieses Prinzip der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist völlig abgestützt auf die GVK und damit in völligem Einklang mit der KVP-Vorlage, die übrigens morgen im Ständerat zur Beratung gelangt.

Im Punkt 3 der Motion werden Fahrplanverdichtungen, insbesondere in Richtung Halbstundentakt, postuliert. Hier müssen wir auf den Markt Rücksicht nehmen. Eine Intensivierung der Verbindungen, also eine Steigerung des Fahrplanangebotes, setzt ein genügendes Verkehrsaufkommen voraus. Das ist vorderhand mindestens nur auf Einzelstrecken, insbesondere bei der Haupttransversale und zu bestimmten Tageszeiten, gegeben. Mit der Einführung des Taktfahrplanes vor drei Jahren haben wir das Angebot im Reiseverkehr um gut 20 Prozent erhöht. Es handelt sich dabei um Leistungen, für die in der Regel inzwischen auch ein Bedürfnis ausgewiesen war. Dort, wo die Nachfrage völlig ungenügend war, müssen auf den nächsten Fahrplan einige Korrekturen im Sinne von Streichungen erfolgen.

Zum vierten Punkt: Förderung des Huckepackverkehrs. Das machen wir bei den SBB im Rahmen des laufenden Leistungsauftrages. Sodann haben wir bekanntlich im neuen Treibstoffzollgesetz eine zusätzliche Finanzierungsmöglichkeit sowohl für Investitionen als auch für Betriebsbeiträge. Auch die Förderung der Anschlussgeleise für Bahnanschlüsse wurde durch die neue Treibstoffgesetzgebung, unter Einsatz von Treibstoffzollgeldern, ermöglicht. Wir sind bestrebt, den kombinierten Verkehr ganz allgemein zu fördern, auch mit Blick auf unsere Transitpolitik. Ein genügendes Angebot für den kombinierten Verkehr über die Grenzen hinweg, also international, ist eine echte Alternative zur Beanspruchung des Nationalstrassennetzes für den Güterverkehr.

Der fünfte Punkt: Schaffung von Park-and-Ride-Systemen. Sie wissen, dass die Mitfinanzierung von Park-and-Ride-Anlagen aus Treibstoffzollgeldern durch die Verfassungsbestimmung ausgeschlossen ist. Das haben wir bei der Treibstoffzollgesetzgebung lang und breit miteinander diskutiert. Es ist also insbesondere Sache der betroffenen und anliegenden Gemeinwesen, das Park-and-Ride-System im Regionalverkehr zu fördern.

In bezug auf die KTU, das ist der sechste Punkt der Motion, und zu der entsprechenden Ausführung von Nationalrat Bircher einige zahlenmässige Präzisierungen: Den laufenden sechsten Rahmenkredit haben wir vor einigen Monaten um 129 Millionen Franken aufgestockt. Der Bundesaufwand beträgt jetzt 654 Millionen Franken. Hinzu kommen 672 Millionen Beiträge der Kantone. Insgesamt stehen also etwa 1,3 Milliarden Franken für diese Periode zur Verfügung. Wenn man noch die Eigenmittel der betroffenen Unternehmen hinzurechnet, kann man mit einem Investitionsvolumen von 1,8 Milliarden rechnen. Dieses entfällt je etwa zur Hälfte auf Infrastrukturaufwendungen der konzessionierten Transportunternehmen und auf Fahrzeugbeschaffungen. Es wäre nicht realistisch, für den laufenden sechsten Rahmenkredit noch mehr vorzusehen. Diese Aufwendungen müssten seitens der KTU, seitens der Kantone, aber auch seitens der damit beauftragten Unternehmen, insbesondere im industriellen Bereich, längerfristig geplant werden. Ab 1988 muss dann der siebte Rahmenkredit zur Verfügung stehen. Wir haben die Erhebungen bei den KTU bereits in die Wege geleitet. Wir werden Ihnen rechtzeitig eine solche Botschaft unterbreiten, und es ist voraussehbar, dass die Mittelbeanspruchung sowohl gegenüber dem Bund als auch gegenüber den Kantonen nicht kleiner werden wird.

Zum Bericht des Bundesrates über das Waldsterben: Sie wissen, dass darin insgesamt über 100 Massnahmen aufgelistet waren. Den Bericht haben Sie behandelt. Ein Grossteil dieser Massnahmen – etwa 45 – betrafen den Verkehr insgesamt, darunter viele den öffentlichen Verkehr. Wir werden mit Blick auf diese Umwelthanliegen, aber auch mit energiepolitischen Überlegungen, die Einzelmassnahmen prüfen. Man wird sie nach dem Kostenaufwand schätzen und dann

eine Bewertung im Rahmen dessen vornehmen, was seitens des Bundeshaushaltes insgesamt tragbar sein wird. Es würde nichts nützen, wenn wir einfach Massnahmen katalogisierten, die Realisierung aber aus Finanzierungsgründen *sine die* vertagen müssten.

Der Bundesrat kann, weil in dieser Motion in einzelnen Punkten Aufträge enthalten sind, die wir in dieser Weise nicht verwirklichen könnten, den Vorstoss nicht in der verbindlichen Form entgegennehmen; weil wir aber die Richtung und die Grundhaltung, die diesem Begehren zugrunde liegen, durchaus teilen, möchten wir Ihnen vorschlagen, die Motion als Postulat zu überweisen.

Zu den Fragen in der Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion: Wir sind uns mit Ihnen der Notwendigkeit bewusst, aus Gründen einer optimalen Nutzung der Investitionen im Verkehrsbereich (Titel: Koordinierte Verkehrspolitik), aber auch mit Blick auf die unbedingte Notwendigkeit, den Verkehrsanfall umweltschonend zu bewältigen sowie im Hinblick auf die Relationen in bezug auf den Energieverbrauch – ich nenne noch einmal 1 zu 10 Transporteinheiten öffentlicher Verkehr/Privatverkehr – den öffentlichen Verkehr mit allen verfügbaren Mitteln zu fördern. Es geht dabei – ich habe das bereits zu den Ausführungen von Nationalrat Bircher gesagt – im wesentlichen einerseits um den Investitionsbereich (Steigerung des Angebotes, um ein attraktives Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bahnen, zu ermöglichen) und andererseits um Tarifreduktionen. Ich habe Ihnen auch bereits gesagt: Nach Beurteilung des Bundesrates kommt dem Investitionsbereich absolute Priorität zu. Die tarifarischen flankierenden Massnahmen sollen keineswegs unterschätzt werden, aber die Erfahrung zeigt, dass nur massive Tarifsenkungen wirklich spürbaren Mehrverkehr, vor allem im Sinne eines Umsteigens vom privaten auf den öffentlichen Verkehr, zur Folge haben. Spürbar und markant wäre eine Tarifreduktion, wie das in der parlamentarischen Initiative, auf die Herr Bircher hingewiesen hat, vorgeschlagen wird, nämlich eine Halbierung der Taxen für jedermann, also quasi eine generelle globale Taxereduktion um die Hälfte. Nach unseren Schätzungen würde das einen Nettoaufwand von ungefähr einer halben Milliarde Franken bedeuten, und das käme dann natürlich zu den Aufwendungen, die wir für die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» veranschlagen, also diesen rund 500 Millionen Franken jährlich, hinzu. Von einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale wollen wir jetzt noch nicht sprechen; das kommt ja auch noch dran und würde weitere etwa 500 Millionen pro Jahr erfordern, wenn man sie über eine Zeitspanne von etwa 15 Jahren realisieren wollte.

Das sind die Schätzungen, die ich Ihnen schon letzte Woche bekanntgegeben habe.

Nun sind aber die Erfahrungen mit Tarifreduktionen in bezug auf den daraus resultierenden Mehrverkehr, die man bereits gemacht hat, interessant. Der Verkauf von Abendbilletten durch die SBB bei einer Tarifreduktion um volle 50 Prozent brachte einen Mehrverkehr von nur 40 Prozent. Im Militärverkehr haben wir durch das 5-Franken-Billet für Rekrutenschulen eine Erhöhung der Benützerzahlen für den öffentlichen Verkehr von 27 auf 51 Prozent, also nicht einmal eine Verdoppelung, feststellen können. Ganz generell – das sind Erfahrungen, die man übrigens vor einigen Jahren in Schweden in genau gleichem Sinne gemacht hat – ist festzustellen, dass die Einnahmen aus dem Mehrverkehr sogar bei markanten Tarifsenkungen bei weitem nicht ausreichen, um eine Kompensation zu erreichen. Nun ist das natürlich nicht das einzig massgebende Kriterium, weil Umweltgesichtspunkte, energiepolitische Gesichtspunkte und eine optimale Ausnützung der Verkehrsinfrastrukturen hinzukommen.

Aber ein anderer Gesichtspunkt – Herr Steinegger hat ihn kurz erwähnt – ist zu bedenken: Wenn wir mit Tarifverbilligungen so markante Schritte machen, können wir in einen Engpass gelangen in bezug auf die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel zu bestimmten Spitzenzeiten. Denken wir daran: Wir haben jetzt im Personenverkehr bei den SBB und den Privatbahnen eine Auslastung im Tages-

durchschnitt von nur knapp 30 Prozent. Wir haben aber natürlich in den Spitzenzeiten, vor allem bei Städteschnellzügen, Intercityzügen, gelegentlich eine 100- oder über 100prozentige Auslastung. Wenn wir nun durch massive Tarifsenkungen globaler Art einfach undifferenziert ein Umsteigen veranlassen wollten, kann sich das ausserordentlich nachteilig auf die Kapazität des Leistungsangebotes zu den Spitzenzeiten auswirken, ohne dass wir im Tagesdurchschnitt und im Wochendurchschnitt zu einem genügenden Anheben der Verkehrsfrequenzen im Personenverkehr kommen. Das Resultat wäre natürlich eine Einbusse an Komfort, wenn man dann mit Erstklassbilletten zwischen Bern und Zürich oder Bern und Genf nur einen Stehplatz zur Verfügung hätte.

Zu den konkreten Fragen in der Interpellation: Es ist ein politischer Entscheid, wieweit wir neben dem Investitionsbereich – und der ist absolut zentral und prioritär – auch noch flankierend mit tarifarischen Massnahmen operieren wollen. Das ist eine Frage der Tragfähigkeit des Bundeshaushaltes. Dass Tarifvergünstigungen über eine lange Zeit nicht mehr rückgängig gemacht werden können, ist eine Binsenwahrheit, genau gleich, wie nicht ausgeglichene Teuerungsraten *post festum* nicht nachgezogen werden können. Das haben wir bei den SBB erfahren. Wir sind dort jetzt noch mit dem Aufholen von Teuerungsraten im Rückstand, die der böse Preisüberwacher – dessen Name sei jetzt diskreterweise nicht genannt – in den siebziger Jahren den SBB nicht bewilligt hatte.

Die Priorität liegt also bei den Investitionen. Flankierende Tarifmassnahmen sind möglich im Rahmen dessen, was finanziell längerfristig verkraftbar ist und deshalb dann eben auch vom öffentlichen Haushalt abgegolten wird, also nicht zulasten der Rechnung der Bahnunternehmungen geht. Das gilt für die SBB und KTU.

Zur zweiten Frage: Langfristig sind grosszügige Investitionen unerlässlich. Ich habe sie Ihnen umschrieben (Stichwort: «Bahn 2000»); dafür werden ab 1987 im langjährigen Mittel etwa 500 Millionen Franken aufzuwenden sein.

Zur dritten Frage, die wichtigsten Bereiche dieses Programms «Bahn 2000»: Es geht einmal um eine Erhöhung der Streckenkapazität und der Knotenkapazität mit maximal stündigen Verbindungszeiten. Es geht um Streckenbegradigungen, um Doppelspuren, dort wo wir nur eingleisige Hauptstrecken haben; um die Ausstattung der Bahnhöfe mit Rampen und Unterführungen. Dann geht es um noch vier – nur noch vier – Neubaustrecken. Sie sind Ihnen bekannt: Vauderens–Villars-sur-Glâne, von Mattstetten in den Raum Olten, dann Olten–Mutzens und Zürich–Flughafen–Winterthur. Für diese vier Neubaustrecken von etwa 130 Kilometern Länge beträgt der Kostenaufwand etwa 3 Milliarden Franken; 2 Milliarden werden weiter benötigt für die anderen Aufwendungen bei den SBB. Das sind die Neubaustrecken, die notwendig sind, um dieses Konzept «Bahn 2000» bei den SBB zu verwirklichen. Hinzu kommen die Aufwendungen der KTU.

Zur vierten Frage. Der Investitionsbedarf wird auf 5 Milliarden Franken geschätzt. Hinzu kommt der Anteil des Bundes an den entsprechenden Aufwendungen der KTU, der noch nicht feststeht, aber mindestens 1 Milliarde Franken betragen wird. Wie soll dies finanziert werden? Auf welche Rechtsgrundlagen werden wir uns abstützen? Nach heutiger Optik soll dies über die KVP-Vorlage geschehen. Ich hoffe, dass ich morgen dasselbe noch sagen kann, nämlich nach der Beratung der KVP-Vorlage im Ständerat. Welche Ersatzmöglichkeiten vorhanden wären, Nationalrat Steinegger, möchte ich Ihnen nicht sagen. Ich bin nicht nur zuversichtlich, sondern ich habe volles Vertrauen in die Bereitwilligkeit auch des Ständerates, eine zuverlässige Verfassungsgrundlage für eine echte, langfristige und grosszügige Förderung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen.

Morgen mittag werden wir es wissen.

Präsident: Der Bundesrat beantragt Umwandlung der Motion der sozialdemokratischen Fraktion in ein Postulat.

Damit ist gemäss unserem Reglement automatisch die Diskussion eröffnet.

Müller-Meilen: Über das Ziel, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, scheint in diesem Rate Einigkeit zu herrschen. Über den Weg dazu hat sich in den letzten Monaten immerhin eine Kontroverse ergeben. Wir legen, wie der Bundesrat, das Schwergewicht auf Investitionen zur Erhöhung einer kundenfreundlichen Leistungsfähigkeit der Bahnen, wie sie in meinem Postulat konkret verlangt wird. Die Sozialdemokraten haben das Schwergewicht in letzter Zeit eher auf Tarifmassnahmen gelegt, wie etwa die Halbierung der Tarife durch einen Notrechtserlass. In der heute zur Diskussion stehenden Motion verlangen Sie beides: Tarifmassnahmen und Investitionen.

Wir müssen uns klar sein, dass auch für den öffentlichen Verkehr die Steuergelder nicht wie bei einem Platzregen strömen. Der Bund leistete 1984 immerhin bereits 1600 Millionen aus allgemeinen Mitteln an den Schienenverkehr; die PTT weitere 100 Millionen an das Defizit der Reisepost. All dies vorwiegend für Tarifreduktionen. Man kann nicht die Giesskanne für massive Tarifsenkungen betätigen und so tun, als habe dies keine Auswirkungen auf die Bundesfinanzen. Eine Halbierung der Tarife dürfte ja ungefähr eine halbe Milliarde an Ertragsausfällen bringen. Damit allein würden die Aufwendungen des Bundes für den öffentlichen Verkehr die Hälfte des Wehrsteuerertrages erreichen, und es wäre dann noch nichts Zusätzliches für die Investitionen getan. Wir kommen wohl auch in diesem Bereich nicht um Prioritäten herum, um eine kluge und sorgsame Verwendung der beschränkten Mittel, die für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen. Wir legen deshalb das Hauptgewicht auf die Investitionen zur Erhöhung des Leistungsangebotes, zur Anschaffung attraktiveren Rollmaterials, zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen oder kürzerer Wartezeiten im Sinne des Konzepts «Bahn 2000». Diese Mittel verpuffen nicht kurzfristig, sondern verbessern die Lage der Bahnen mittel- und langfristig, und das ist auch im Rückblick wichtig. 1950 war das Verhältnis der Investitionen für Schiene und Strasse noch 1 zu 1,4. Seither sind die Strasseninvestitionen auf das Vier- bis Fünffache gestiegen, was nicht ohne Folgen blieb. Die starke Steigerung der Frequenzen im Berner Vorortverkehr, um über 50 Prozent auf der Forchbahn und auf der Flughafenlinie Zürich–Kloten und um über ein Drittel am rechten Zürichseeufer nach der Einführung eines dichten Taktfahrplanes zeigt, dass hier durchaus ein Nachholpotential vorhanden ist.

Herr Hubacher hat mir im sozialdemokratischen Pressedienst vorgeworfen, ich peile lediglich die längerfristigen Investitionsmassnahmen an und lehne billigere Tarife ab. Am einfachsten ist ja bekanntlich die Polemik gegen einen Gegner, dessen Bild man sich selbst nach eigenem Wunsch vorher gezeichnet hat.

Ich habe bereits in der Walddebatte gesagt und in dem von Herrn Hubacher kritisierten Artikel nochmals geschrieben: «Bei der Gestaltung der Tarife muss auf die Aufnahmefähigkeit des Marktes geachtet werden. In den Agglomerationen vor allem können Verbilligungen durchaus mehr Verkehr und mehr Ertrag auslösen.» Die Bahnen haben in letzter Zeit durchaus gezeigt, dass sie in Tariffragen flexibel sein und auch auf den Markt achten können, und diese Haltung ist zu begrüssen. Nach allgemeinem Empfinden – hier teile ich die Auffassung von Herrn Bircher – sind die Bahntarife heute hoch, auch wenn sie langfristig die Teuerung nicht ausgeglichen haben und den internationalen Vergleich durchaus auszuhalten vermögen. Vielfach werden auch Vergünstigungen zuwenig ausgenützt, weil sie zuwenig bekannt sind. Aber die Bahnen können sicher auf den Ausgleich der Teuerung, wie er bei den Löhnen selbstverständlich ist, nicht zum vornherein grundsätzlich verzichten. Deshalb müssen zusätzliche Mittel für den öffentlichen Verkehr sorgsam und vor allem für Investitionen eingesetzt werden. Die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» dürfte ja, wie wir gehört haben, zusätzlich etwa 400 bis 500 Millionen im Jahr kosten.

Mit dem Ruf nach «Priorität den Investitionen», den wir von unserer Seite aus erheben, befinden wir uns übrigens in der guten Gesellschaft des Bundesrates, der Führung der SBB und der LITRA, des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr; ich hoffe, dass Sie das Postulat, das ich eingereicht habe und das der Bundesrat entgegennehmen will, überweisen.

Jaeger: Letzte Woche hatten wir bereits Gelegenheit, vor allem über die Unternehmenspolitik der SBB zu sprechen. Es ist sehr viel Lob verteilt worden, Lob vor allem auch für die Pläne «Bahn 2000». Fast hörbar war auch das Aufatmen des Bundesrates nach diesem doch nicht zuletzt auch von ihm moderierten Festival der Komplimente, die da verteilt worden sind, und es wird wahrscheinlich kaum jemanden geben, der im Moment nicht in diese Komplimente einstimmen würde.

Weniger hoffnungsvoll, ich würde sogar sagen eher düster, sieht nun aber die verkehrspolitische Lagebeurteilung aus. Obwohl heute nachmittag sehr viel Positives und sehr viel Vertrauenerweckendes über die schweizerische Verkehrspolitik gesagt worden ist – es wurden verschiedene Wünsche angebracht und auch einige Versprechen abgegeben –, möchte ich doch einmal mehr an die Realitäten erinnern, die nun ganz einfach nicht so rosig ausschauen, sowohl wenn wir in die Vergangenheit blicken als auch wenn wir die Zukunft beurteilen.

Ich möchte vier Punkte erwähnen: Ein erster Punkt ist die verkehrswirtschaftliche Beurteilung. Wir müssen doch zur Kenntnis nehmen, dass wir es seit einiger Zeit mit einem dauerhaft steigenden Tarifniveau zu tun haben, ungeachtet dessen, was an speziellen Anstrengungen in dieser Richtung jetzt neustens unternommen wird. Trotz dieser steigenden Tarife haben wir einen stagnierenden oder gar sinkenden Kostendeckungsgrad in verschiedenen Sparten des Güter- und des Personenverkehrs – ich denke da vor allem auch an den internationalen Personenverkehr –, wir haben eine stagnierende Tendenz bei den Kundenfrequenzen, ausgenommen auf den wichtigsten Hauptlinien, und wir sind mit der Tatsache konfrontiert, dass der Kilometer, der mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren wird, verglichen mit dem Kilometer, der mit dem individuellen Verkehrsmittel gefahren werden kann, immer teurer wird. Wenn heute eine Einzelperson, die mit einem Auto von Bern nach Basel will, noch billiger fährt, wenn sie den Zug benützt, so ist doch die Tatsache die, dass, wenn zwei Personen mit dem Auto fahren, die Fahrt für sie bereits billiger zu stehen kommt, als wenn sie ein Zweitklassbillet von Bern nach Basel lösen. Wir müssen aber auch an die Steuerleistungen denken – Herr Bircher hat darauf hingewiesen –, die eine neue Privilegierung des individuellen Verkehrsmittels bringen.

Der zweite Punkt ist die koordinierte Verkehrspolitik, die diese Woche im Ständerat behandelt wird. Wir wissen, dass die koordinierte Verkehrspolitik in wichtigen Fragen auf Sand gelaufen ist. Zum Beispiel ist der Ständerat mit der Prozentklausel bei der öffentlichen Verkehrsfinanzierung nicht einverstanden, was mir sehr, sehr gravierend erscheint.

Drittens, die finanzielle Sicherung der Projekte «Bahn 2000», Transversalen, tarifliche Attraktivitätsangebote, wie sie von verschiedenen Seiten verlangt und vorgeschlagen werden: Die finanzielle Sicherung dieser Projekte ist schlicht und einfach – da muss ich Herrn Bundesrat Schlumpf recht geben – zurzeit nicht gewährleistet. Wir müssen schon aufpassen, dass wir uns da nicht einreden, wir könnten das alles realisieren, ohne an die finanziellen Konsequenzen dieser Projekte und Pläne zu denken.

Wir wissen, dass unter Einbezug des Zinsverzinses des Bundes auf dem Dotationskapital heute etwa 1,7 bis 1,75 Milliarden von Bundesseite für den öffentlichen Verkehr ausgegeben werden. Herr Bundesrat Schlumpf hat das angetönt. Aber es sind eben 1,5 Milliarden zusätzlich, die gebraucht würden, um alle die erwähnten Massnahmen zur Attraktivitätsverbesserung sowohl auf der Angebotsseite als auch im Bereich der Tarifpolitik zu treffen, d.h. um über-

haupt einen Anreiz – und das wollen wir ja – Richtung Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen. Obwohl es vielleicht etwas komisch tönt, nach diesem schönen Dankgottesdienst, den wir jetzt miterleben durften: Es besteht auch Uneinigkeit. Ich bin froh, dass Herr Müller das wieder klargestellt hat, und auch Herr Steinegger hat an sich in seinem Votum deutlich zum Ausdruck gebracht, dass bei Ihnen die Prioritäten eindeutig bei den Investitionen liegen. Herr Bundesrat Schlumpf hat sich dieser Strategie angeschlossen. Ich habe festgestellt, dass im Gegensatz dazu Herr Bircher sich nicht, wie ich das anfangs auch befürchtete, nur auf tarifpolitische Massnahmen konzentrierte, im Gegensatz zu den anderen hat er sich doch «für beide Beine» ausgesprochen. Es gibt also noch viel Uneinigkeit. Wir werden dieser Diskrepanz und Meinungsdivergenz ganz sicher wieder begegnen, wenn es um die Beurteilung des Leistungsauftrages geht. Seien wir doch ehrlich, es geht letzten Endes um die Frage: Sollen die Tarife gesenkt werden, oder soll man die Ausgaben auf der Investitionsseite machen? Insgesamt besteht eine sehr schlechte Situation für die Bahnen, wenn wir nun an die Dringlichkeit denken, die an sich vonnöten wäre. Ich möchte keine Schuldfrage daraus machen. Das wäre zu billig, aber ich möchte doch darauf hinweisen, dass es eigentlich dringlich wäre, nicht einfach nur mit einem Bein zu laufen, entweder nur mit den Tarifen oder dann eben nur mit den Investitionen. Es braucht beide Beine dazu, zumal die Investitionen ja einige Jahre brauchen, bis sie dann angebotsseitig die erforderlichen Attraktivitätsgewinne bringen. Wir haben in der letzten Budgetdebatte von unserer Seite ja klar zum Ausdruck gebracht, was wir uns da vorstellen. Wir haben es auch in der von zahlreichen Organisationen mitgetragenen Volksinitiative, die wir noch diesen Herbst einreichen wollen, klar zum Ausdruck gebracht:

Wir wollen die Basisinfrastruktur durch den Bund finanziert haben. Wir können uns in diesem Punkt voll den Forderungen und Vorstellungen von Herrn Steinegger anschliessen, aber wir sind der Meinung, dass das nicht ausreicht. Es braucht dazu eine flankierende Strategie, das andere Bein sozusagen. Wir können nur mit zwei Beinen springen, Tarifverbilligungen sind nötig. Eine Tarifoffensive ist als Markteroberungsstrategie einfach unumgänglich. Um eine gewisse Subventionierung in dieser Richtung kommen wir nicht herum. Sie können lange sagen, der Konsument sei nicht so auf die Tarife ausgerichtet. Das ist eine Frage, die nicht so eindeutig zu beantworten ist. Es gibt da unterschiedliche Marktforschungsergebnisse, auch solche, die zum Beispiel ganz klar zum Ausdruck bringen, dass letztlich eben Investitionen und Tarifpolitik zählen. Niedrige, günstige Tarife sind eben eine Voraussetzung dafür, dass überhaupt auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen wird.

Wenn Sie diese beiden Beine fördern wollen, dann kommen Sie letzten Endes nicht darum herum, sich auch über die Frage der Finanzierung Gedanken zu machen. Mit den heutigen Konzeptionen werden wir das Ziel der Attraktivitätsverbesserung unmöglich erreichen. Es braucht da neue finanzielle Mittel. Wir haben unser diesbezügliches Konzept schon einige Male vorgeschlagen. Eine hinreichende Finanzierung ist auf der Basis des heutigen Verfassungsartikels nicht möglich. Das wissen wir. Wir wollen das ja deshalb mit unserer Initiative auch entsprechend modifizieren. Wir werden darüber noch zu diskutieren haben.

Herczog: Unsere Fraktion unterstützt die Motion der sozialdemokratischen Fraktion. Es geht nämlich nicht in dieser Richtung, wie es Herr Steinegger erwähnt hat oder auch Herr Müller, Herr Jaeger hat darauf hingewiesen; es stellt sich nicht die alternative und apodiktische Frage: entweder Investitionen oder Tarifgestaltung. Sondern es geht tatsächlich um alle diese Punkte, die in der Motion enthalten sind. Erstens sehr entscheidend ist die Frage des neuen Leistungsauftrages. Zweitens ist ebenso entscheidend die Frage der niedrigen Tarife und drittens selbstverständlich braucht es mehr Investitionen.

Ich möchte Sie nochmals an unsere Budgetdebatte über die SBB in der letzten Wintersession erinnern. Es wurde bereits am Anfang dieser Debatte erwähnt, nur mit 3 Stimmen Differenzen wurde dieses Budget nicht zurückgewiesen, und zwar genau aus diesem Grunde, weil man eine derartig laufende Erhöhung der Tarife als Provokation empfunden hat, namentlich in der aktuellen Umweltsituation, worin wir uns jetzt befinden.

Zum Leistungsauftrag: Ich möchte mich hiermit kurz auseinandersetzen. Der bisherige Leistungsauftrag bejammerte ja immer das Defizit der SBB. Man bewertete diese Defizite nie verkehrspolitisch und man hat daraus dann eine Sparideologie entwickelt. Diese Sparideologie hatte für den öffentlichen Verkehr, für die Bahnen, fatale Folgen auf drei Ebenen: erstens den Personalstopp. Die Einführung des Taktfahrplans hat vom Personal 20 Prozent mehr Leistung gefordert, aber man war umgekehrt nicht bereit, dem Personal seinerseits auch die Möglichkeit zu schaffen, diese Leistungen zu erbringen.

Die zweite fatale Folge: niedrige Investitionen. Wenn Sie vergleichen mit dem Nationalstrassenbau, sind selbstverständlich die infrastrukturellen Produktivitätssteigerungen bei der Strasse vorhanden, weil hier die Gelder gesprochen werden. Man gibt über Treibstoffzollgelder oder andere dem Nationalstrassenbau, was er will, und selbstverständlich erzeugt das natürlich Schwierigkeiten mit der Wagenladung, also Huckepackverkehr usw.

Die dritte fatale Folge waren Tariferhöhungen. Seit 1974 wurden bei den Bahnen die Tarife um 43 Prozent erhöht; wenn Sie noch die öffentlichen Verkehrsmittel der verschiedenen Städte in der gleichen Periode dazuzählen, um 50 Prozent. Das hat hier, wie Herr Müller meint, mit der «Aufnahmefähigkeit des Marktes» überhaupt nichts zu tun. Seit zehn Jahren verfolgt man eine ständige Tariferhöhung. Aus umwelt-, energie- und verkehrspolitischen Gründen müssen heute die SBB mit einem neuen Leistungsauftrag gestärkt werden. Die Defizite – und darauf hat richtigerweise endlich das erste Mal auch die Unternehmensleitung Anfang dieses Jahres hingewiesen, als der neue Leistungsauftrag vorgestellt wurde – diese Defizite müssen verkehrs- und umweltpolitisch in Kauf genommen werden. In der Botschaft zum bestehenden Leistungsauftrag wurde eine Expertise des betriebswissenschaftlichen Instituts der ETH Zürich dargelegt. Dort hat das BWI unter anderem geschrieben: «Man muss nicht primär von einem marktwirtschaftlichen Unternehmen, sondern von einem gemeinwirtschaftlichen Grundangebot ausgehen, auf dem weitere freie Verkehrsangebote aufgebaut werden können.» Das ist die richtige Grundvoraussetzung. Wir haben das damals auch unterstrichen in der Leistungsauftragsdebatte, und wir unterstreichen das auch heute wieder. Das muss die Kernfrage überhaupt sein im neuen Leistungsauftrag.

Das umweltpolitische Hauptpostulat ist heute zweifellos – das wird ja nicht mehr bestritten –, mit allen Mitteln das Umsteigen zu fördern. Hier ist selbstverständlich – das kann man nicht wegdiskutieren – das Umsteigen mit der Tarifgestaltung verknüpft. Es ist natürlich eigenartig, wenn wir hier seit der Walddebatte und mittlerweile in allen Kantonen das Autofahren verbilligen. Jene Autofahrer werden begünstigt, die sogenannt umweltfreundlich Auto fahren, mit Katalysatoren, bleifreiem Benzin usw. Stellen Sie sich vor, Fussgänger und Bahnfahrer schauen sich das an: Der private Verkehr wird ständig billiger, und der öffentliche Verkehr wird ständig teurer. Das fällt visuell auf. Diese Autofahrer werden fälschlicherweise belohnt. Sie werden nicht umgekehrt nach dem Verursacherprinzip zur Kasse gebeten. Sie werden belohnt. Aber jene, die Bahn fahren, müssen «notgedrungen» die teuren Tarife in Kauf nehmen. Herr Steinegger erliegt natürlich einem Irrtum, wenn er glaubt, dass das Auseinanderklaffen von Wohnen und Arbeitsplatz in erster Linie veranlasst sei durch die Billigkeit der Verkehrsmittel. So, wie ich als Planer das auch erlebt habe, ist selbstverständlich dieses Auseinanderklaffen zurückzuführen auf die hohen Bodenpreise in den Agglomerationen und in der Stadt.

Keinesfalls kann künftig, und das haben die SBB ebenfalls in der Unternehmensleitung neu festgestellt, beim Leistungsauftrag wieder auf das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip abgestellt werden. Wir wollen beim neuen Leistungsauftrag nicht, dass hier lediglich irgendein Umbuchungsmanöver vorgenommen wird und die SBB kommen und sagen: Bitte, hier haben wir Defizite; gemeinwirtschaftliche Leistungen übernimmt der Bund. Den Rest übernehmen wir. Es muss eine verkehrspolitische Wertung dieser Tatsache geschehen, dass man hier zur Kenntnis nimmt, dass eine Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr angestrebt werden kann, aber aus umweltpolitischen Gründen auch nicht mehr angestrebt werden soll.

Zum Schluss: Es gibt drei Kriterien für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels. Erstes Kriterium: Netzdichte und Bequemlichkeit; zweites Kriterium: Fahrplandichte und Geschwindigkeit; drittes, entscheidendes Kriterium: niedrige Tarife. Hierauf legen wir auch das Hauptgewicht. Dass selbstverständlich die Investitionen hier mit hineingehören, was Netzdichte, Fahrplandichte und Geschwindigkeit betrifft, ist eindeutig. Wir haben die Vorzüge des TGV in Frankreich auch schon x-mal betont.

Diese Attraktivitätskriterien sind mit dem heutigen Leistungsauftrag nicht gewährleistet, mit der Motion der sozialdemokratischen Fraktion hingegen wären sie gewährleistet. Ich bitte Sie, dieser Motion zuzustimmen und im Hinblick auf einen neuen Leistungsauftrag die Marschrichtung einmal mit einer Tendenzwende zu markieren.

Präsident: Es folgen noch drei Einzelsprecher, deren Redezeit auf fünf Minuten beschränkt ist.

Mme Christinat: Le large débat qui s'instaure aujourd'hui sur l'ensemble des problèmes concernant les transports publics en général et les CFF en particulier permet enfin à ce conseil de donner son opinion sur l'avenir de nos chemins de fer.

Après la parution, il y a huit ans déjà, du volumineux rapport sur la conception globale suisse des transports, sorte de bible des transports dans notre pays, il paraissait logique et normal de pouvoir, même de devoir, s'y référer. Or, à peine les CFF avaient-ils envisagé de tenir compte des solutions proposées dans la conception globale des transports pour développer le chemin de fer de demain en réalisant les nouvelles transversales ferroviaires, en abrégé NTF, que les premières oppositions sont apparues dès la procédure de consultation.

Face à ces oppositions, les CFF n'ont pas osé insister et proposent maintenant un nouveau projet, baptisé un peu pompeusement «Rail 2000». Certains optimistes estiment même qu'il pourrait être demain le réseau de transport public globalement le plus performant du monde (sic). Nous voici donc devant ce «Rail 2000» qui, soit dit en passant, aurait pu être élaboré il y a fort longtemps; on aurait ainsi évité de perdre un temps inutile à mettre sur pied une conception globale des transports qui ne semble plus intéresser personne.

A mes yeux, ce projet de «Rail 2000» n'est qu'une mini-solution. Il correspond, c'est vrai, à la manie suisse du compromis, qui veut contenter tout le monde en ne satisfaisant personne.

Pendant que les CFF vont s'efforcer de gagner dix ou quinze minutes par ci par là, – les quarante minutes gagnées entre Genève et Interlaken ne le seront que par la réduction de l'attente en gare de Berne qui est actuellement de 49 minutes – la France, l'Allemagne, l'Italie vont de l'avant et lanceront bientôt des trains rapides sur de nouvelles lignes, avec des temps de parcours massivement réduits. Par contre, la Suisse se contentera d'un racommodage artisanal de ses lignes en supprimant quelques virages. Ce manque de dynamisme et de courage, imposé visiblement aux CFF par les pouvoirs publics et quelques groupes de pression, est pour le moins regrettable. Si les pionniers de la fin du siècle dernier qui ont construit notre réseau ferroviaire avaient été

aussi timorés, nos CFF ne seraient pas ce qu'ils sont et le Tessin serait peut-être encore isolé du reste de la Suisse. Evidemment, la formule de la procédure de consultation, tant prônée dans notre pays, n'arrange rien, car elle complique souvent et retarde à coup sûr des décisions politiques. Sans condamner totalement ces consultations, je souhaiterais que parfois les élus du peuple puissent se prononcer sur un sujet important sans attendre de connaître les opinions généralement contradictoires de tel ou tel groupe, de tel ou tel canton.

Nous arrivons pratiquement au terme de la construction de notre réseau routier. Peu de voix, et surtout pas celles des cantons, se sont élevées contre l'utilisation des terrains cultivables pour la construction des routes. Or, l'emprise de nos autoroutes sur ces terres a certainement été beaucoup plus importante que pourrait être celle de quelques nouvelles lignes ferroviaires rapides. Au cours de ces vingt dernières années, on a laissé bétonner en tout liberté, et aujourd'hui, on voudrait nous faire croire qu'il n'y a plus de terrains disponibles pour les CFF. Est-ce vraiment la bonne raison? Le TGV, le train à grande vitesse, est là pour démontrer qu'il est le train de l'avenir et qu'il a fait venir – ou revenir – au train en le rendant attractif, des centaines de milliers de voyageurs. Les ingénieurs des CFF sont certainement capables de trouver des solutions originales pour autant qu'on leur en donne les moyens financiers et surtout la liberté, afin que notre pays, en l'an 2000, puisse tenir son rôle de plaque tournante dans le réseau ferroviaire international.

Avoir décidé l'abandon des nouvelles transversales ferroviaires me paraît une erreur que nous pourrions regretter dans un futur pas forcément lointain. Dans ces conditions, «Rail 2000» est-il vraiment la formule de l'avenir? Je me permets d'en douter, malgré l'enthousiasme que vous avez manifesté tout à l'heure, Monsieur le Conseiller fédéral, car le débat s'étant engagé d'une façon un peu inhabituelle, vous avez déjà en partie répondu par avance en faisant l'éloge de «Rail 2000». Je ne partage pas cet enthousiasme.

Kühne: Es besteht Einigkeit darüber, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden soll und muss. Das ist immerhin schon ein gewisser Fortschritt gegenüber dem Stand der Meinung, der in diesem Hause vor wenigen Jahren geherrscht hat. Die Frage ist: Wie und mit welchen Mitteln? Die Interpellation stellt die Frage nach den Prioritäten und geht davon aus, dass ein Zielkonflikt darin besteht, ob das Schwergewicht bei den Investitionen oder bei der Subventionierung der Tarife gesetzt werden soll. Das wäre ein Zielkonflikt, vor allem dann, wenn man den einen Punkt voll erfüllen und den anderen vollständig vernachlässigen würde. Es gibt Leute, die beides vollumfänglich für möglich erachten. Der Bundesrat verfolgt eine Marschrichtung, die zwischen den Extremen liegt. Wir sehen es auch so. Ich habe anlässlich des Geschäftsberichtes dargetan, dass die CVP-Fraktion angemessene Investitionen als Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Bahn sieht. Die nicht komfortable Lage der SBB hat ihre Ursache weitgehend im Ungleichgewicht der Verteilung der Investitionen zwischen Schiene und Strasse der letzten 25 Jahre. Die SBB haben zweifellos einen grossen Nachholbedarf. Anlagen und Rollmaterial sind auf den neuesten Stand zu bringen, damit schneller gefahren werden kann und Bahnfahrten nicht zwangsläufig immer länger dauern als entsprechende Autofahrten.

Die Investitionen sind auch Voraussetzung, dass überhaupt das Konzept «Bahn 2000», welchem wir entscheidende Fortschritte zubilligen, in die Realität umgesetzt werden kann. Die Frage der Tarifgestaltung ist hier schon wiederholt diskutiert worden. Sicher sind Geschäftsleitungen der Verkehrsunternehmungen am besten in der Lage, diese Fragen kompetent zu beurteilen und zu entscheiden. Wir haben gewisse Hemmungen, politische Bahnpreise mit Tarifsenkungen nach dem Giesskannenprinzip zu diktieren. Wir gehen davon aus, dass wir nicht den Fünfer und das Weggli haben können. Hingegen unterstützen wir gezielte tarifliche Attraktivitätsverbesserungen wie Sonntagsbillette, reduzierte Halbtaxabonnemente, Gruppenvergünstigungen

und begrüssen ausdrücklich die familienfreundlichere Anwendung des Generalabonnements. Zu hohe Tarife sind sicher ein Hindernis für Frequenzsteigerungen. Wir sind daher dafür, dass nicht jährliche Tariferhöhungen die Bahnkunden erzürnen sollen und würden es auch begrüssen, wenn 1986 hier ein Stillhalten erreicht werden könnte. Den Vorstoss der sozialdemokratischen Fraktion werde ich in der Form des Postulates unterstützen.

M. Clivaz: Lors de la conférence de presse du 23 mai dernier au cours de laquelle le Département des transports, des communications et de l'énergie a présenté le projet Rail 2000, M. Schlumpf a déclaré: «On a assez parlé, il faut maintenant passer aux actes.»

La motion du Parti socialiste veut précisément engager le Conseil fédéral à passer aux actes. La situation dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle en matière de transport est due en grande partie au fait qu'au cours des vingt-cinq dernières années on a investi cinq fois plus dans la route que dans les transports publics. Aujourd'hui, il faut corriger cette politique des transports en agissant sur deux plans: investir et introduire des allègements tarifaires, si l'on veut vraiment promouvoir de manière efficace les transports publics.

Je crois pour ma part que le projet de chemins de fer 2000 permettra de réaliser sinon tous du moins une partie importante des objectifs visés par la motion du groupe socialiste, notamment en ce qui concerne les horaires, le trafic combiné, le renouvellement du matériel roulant pour ne citer que ces éléments. Il ne faudra toutefois pas attendre l'année 2000 pour mettre en application ces idées. Le programme de chemins de fer 2000 doit commencer à être appliqué déjà en 1987, lors du changement d'horaire; c'est d'ailleurs ce que les CFF envisagent de faire.

La modification du mandat de prestations qui est devenue absolument indispensable devra en outre améliorer la position des CFF par rapport à la route. C'est une condition essentielle de la promotion des transports publics. Enfin, la politique coordonnée des transports, dont M. Schlumpf, conseiller fédéral, a parlé tout à l'heure, doit constituer le troisième et principal élément du développement des transports publics.

A mon avis – cela a d'ailleurs déjà été souligné – la réalisation de cet objectif exige trois sortes de mesures: des investissements, une adaptation des tarifs et une amélioration de l'offre, qui est précisément envisagée dans le cadre du projet «Rail 2000». A cet égard, il serait tout à fait faux de vouloir établir une priorité entre les investissements et les allègements tarifaires: les deux mesures doivent être appliquées simultanément pour promouvoir les transports publics et améliorer la situation de nos CFF.

Il ne faut toutefois pas penser qu'aux CFF. Il y a lieu de tenir compte également des chemins de fer privés. Le septième crédit-cadre devrait permettre d'apporter aussi sur ce plan les améliorations nécessaires. Je voudrais souligner encore à cet égard que la planification des travaux à entreprendre souffre, dans les chemins de fer privés, du manque de personnel. Or, pour pouvoir utiliser les fonds que nous mettrions à disposition, il importe que les plans puissent être établis à temps voulu.

Il faut maintenant changer de politique, tout le monde semble disposé à le faire dans cette salle. C'est pourquoi je vous engage moi aussi à accepter la motion présentée par le groupe socialiste.

Bundesrat Schlumpf: Gestatten Sie mir einige wenige Antworten.

Nationalrat Müller, der Bundesrat nimmt Ihr Postulat entgegen, weil es ganz auf der Linie unserer Politik liegt. Zu den Bahntarifen – Sie haben die Frage beiläufig erwähnt –: Unsere Bahntarife befinden sich im internationalen Vergleich im unteren Feld, aber in bezug auf das Leistungsangebot dürfen wir feststellen, dass sich unsere Bahnen im obersten Feld der Attraktivitäten bewegen (TGV möchte ich ausklammern).

Nationalrat Herczog, Sie haben das Gutachten des Betriebswissenschaftlichen Instituts nicht richtig interpretiert. Es geht dort nicht um das Prinzip der Teilung – gemeinwirtschaftliche Leistung, Abgeltung, kommerzieller Bereich und Eigenwirtschaftlichkeit –, sondern nur um die Methode. Das BWI geht von einer eigentlichen Sockelmethode aus: gemeinwirtschaftlicher Bereich als Sockelangebot und dann Aufstockung der kommerziellen Leistungen. Die SBB haben – weder im Januar noch vor- oder nachher – in bezug auf den Leistungsauftrag 1982 und die Auswertung etwas anderes vertreten, als das, was ich hier gesagt habe. Darf ich Ihnen ganz generell empfehlen, immer das als gültig hinzunehmen, was ich hier in diesen Fragen meines Departementes für den Bundesrat sage?

Nationalrat Jaeger, die Finanzierung der Vorhaben, die wir verfolgen – also «Bahn 2000» und auch Tarifmassnahmen – ist dann gesichert, wenn das bundesrätliche Konzept inklusive KVP insgesamt realisiert wird. Wir können für unbestimmte Varianten natürlich nicht auch noch Finanzierungsmöglichkeiten anbieten. Die Aussichten sind keineswegs schlecht; sie sind sogar gut, wenn wir bei den klar festgelegten Zielen bleiben, wenn wir eine gerade Linie einhalten und diese tatkräftig realisieren. Es wurde natürlich schon viel in Richtung «Bahn 2000» gemacht: die KVP-Vorlage, der Leistungsauftrag SBB, die Rahmenkredite KTU – die neue Treibstoffzollverwendung ist auch integriert – und dann die Vorlage für die Nationalstrassenpolitik der kommenden Jahre.

Frau Christinat, darf ich Ihnen empfehlen, die GVK noch einmal zur Hand zu nehmen und zu lesen? Sie werden dort nämlich die offenbar überraschende Feststellung machen, dass das, was wir jetzt als «Bahn 2000» präsentieren, konzeptionell bereits durch die Expertenkommission Hürlimann (GVK) vorgeschlagen war. Nur ging die NHT in der Realisierung voraus. Aber die Kommission Hürlimann hat in der GVK bereits einen Aufwand von etwa 5 Milliarden Franken für das übrige Schienennetz namhaft gemacht. Es ging der Kommission Hürlimann – also der GVK – nie um die NHT. Jetzt haben wir das Ganze in ein Konzept integriert, und wir haben die Neubaustrecken wesentlich reduziert. Das ist die Neuerung.

Nationalrat Clivaz, ich danke Ihnen für das Zitat. Ich kann diese Auffassung nur teilen und sagen: Jawohl, Taten sind notwendig, aber natürlich die richtigen. Es müssen die zweckmässigen und auch die unter finanziellen und andern Gesichtspunkten realisierbaren Taten sein. Dem wird die Motion in verschiedenen Punkten nicht oder nur teilweise gerecht. Es wäre beispielsweise undenkbar, Ziffer 1 beim Leistungsauftrag 87 (die Eigenwirtschaftlichkeit) fallen zu lassen. Das wäre eine völlig neue Weichenstellung in Abweichung auch dessen, was die GVK vorschlägt. Oder: Generell im ganzen Lande den Halbstundentakt einzuführen, das wäre im Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten nicht gangbar. Auch das vorzeitige Inkraftsetzen eines siebten Rahmenkredites (Ziffer 6) wäre gar nicht realisierbar, weil wir weder die Beteiligung der Kantone mit ungefähr der Hälfte noch die Vergabe der Bestellungen bereits, um ein Jahr vorgezogen, ab 1986 realisieren könnten.

Im Punkt 7 – ich will darauf nicht näher eingehen – hat es einige Elemente, für die es einer Verfassungsrevision bedürfte, wenn man sie realisieren wollte.

Ich möchte Sie also bitten, die Motion nicht in dieser Form zu überweisen. Hingegen ist der Bundesrat bereit, sie als Postulat entgegenezunehmen.

Motion der sozialdemokratischen Fraktion

Motion du groupe socialiste

Präsident: Wir bereinigen die Vorstösse. Der Bundesrat beantragt Ihnen, die Motion der sozialdemokratischen Fraktion in ein Postulat umzuwandeln. Herr Bircher hält als Sprecher der sozialdemokratischen Fraktion an der Motion fest.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung als Motion	40 Stimmen
Für die Überweisung als Postulat	58 Stimmen

Überwiesen – Transmis

Interpellation der freisinnig-demokratischen Fraktion

Interpellation du groupe radical

Präsident: Herr Steinegger bestätigt, dass er von der Antwort des Bundesrates befriedigt ist.

Postulat Müller-Meilen

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Wird es aus der Mitte des Rates bekämpft? – Das ist nicht der Fall.

Überwiesen – Transmis

83.514

Motion der sozialdemokratischen Fraktion

SBB. Leistungsauftrag

Motion du groupe socialiste

Contrat d'entreprise des CFF

Wortlaut der Motion vom 23. Juni 1983

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten Bericht und Antrag zur Anpassung des Leistungsauftrages der SBB an die heutigen veränderten Verhältnisse zu unterbreiten, wobei die volkswirtschaftlichen Aufgaben, welche die Bundesbahnen von Gesetzes wegen zu erfüllen haben, mitzuberücksichtigen sind.

Texte de la motion du 23 juin 1983

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un rapport assorti de propositions tendant à adapter le mandat conféré aux CFF à l'évolution de la situation; les réajustements préconisés devraient également porter sur les tâches relevant de l'économie publique, que les CFF sont tenus d'accomplir en vertu de la législation.

Sprecher – Porte-parole: Weber-Arbon

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nach Artikel 3 des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 haben die Bundesbahnen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen. Sie sind zudem nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Sie sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten und haben sich den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.

Nach dem Leistungsauftrag 1982/1986 haben die SBB nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich anzustreben. Bereits im ersten Jahr hat sich leider gezeigt, dass die SBB nicht in der Lage sind, diesen Leistungsauftrag zu erfüllen: So sollte zum Beispiel der Wagenladungsverkehr bis 1986 volle Kostendeckung erzielen, der Stückgutverkehr einen höchstmöglichen Beitrag an die Verbundkosten erwirtschaften. In Tat und Wahrheit ergab sich beim Wagenladungsverkehr 1982 ein Volumentrückgang von nicht weniger als 8,2 Prozent, beim Stückgutverkehr sogar ein solcher von 10,4 Prozent. Die im Leistungsauftrag enthaltene Herabsetzung der Finanzhilfe des Bundes im Stückgutverkehr ist deshalb völlig unrealistisch, ebenso die volle Kostendeckung für den Wagenladungsverkehr in den nächsten vier Jahren.

Postulat Müller-Meilen Förderung des öffentlichen Verkehrs. Investitionsplan

Postulat Müller-Meilen Développement des transports publics. Programme d'investissements

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.304
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	946-955
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 443

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.