

correctement soutenue. Pour les petits trains de la chaîne du Jura, s'il vous plaît, acceptez la motion sans autre proposition. Ce n'est tout de même pas une motion qui va changer la face de la Suisse.

#### Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Lauber	15 Stimmen
Dagegen	17 Stimmen

Bundesrat **Schlumpf**: Darf ich noch zurückkommen auf die Ausführungen von Herrn Ständerat Cavelti? Es ist der Absatz 3, der die konkreten Aufträge enthält. Da geht es darum, einen Bundesbeschluss – der Tarifannäherungsbeschluss ist ein Bundesbeschluss – formell zu modifizieren und insbesondere zu prüfen, ob bei vergleichbaren Verhältnissen nicht Ungleichheiten bestehen.

Solche Ungleichheiten bestehen in der Tat; das ist eine Folge der 25jährigen Entwicklung. Ständerat Schönenberger hat das zu Recht dargelegt. Das ist stossend, vor allem deshalb, weil diese Tarifannäherungsbeiträge des Bundes leistungsbezogen und nicht ertragsbezogen sind. Das führt natürlich bei objektiv vergleichbaren Umständen, dort, wo man nicht in den Genuss kommt, zu Missstimmigkeiten. Eine Anpassung ist also durchaus zeitgerecht. Wir wollten sie auch vornehmen. Es geht aber dabei nicht um einen Abbau von Leistungen oder um eine Aushöhlung.

Zu den Ausführungen von Ständerat Ducret möchte ich immerhin sagen: Man könnte es natürlich nicht so machen, dass man den heutigen Status quo nimmt und so ausgleicht, dass man einfach alles auf diesen Status quo nachzieht und unserem Finanzchef die Rechnung präsentiert, die heissen würde: Jetzt kostet die Tarifannäherung noch einmal 30 Millionen Franken mehr. Das wäre nicht möglich. Es muss eine gerechte Angleichung der Voraussetzungen und Massstäbe sein, unter denen die Tarifannäherung spielt.

Ich bin der Meinung, der Bundesrat sei durchaus bereit, sich dieser Aufgabe zu unterziehen. Dafür müssen wir Ihnen dann eine entsprechende Modifikation des Bundesbeschlusses unterbreiten.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	22 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

86.027

## SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1985

### CFF. Gestion et comptes 1985

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. April 1986  
Message et projet d'arrêté du 30 avril 1986

Bericht und Rechnungen der SBB vom 4. April 1986  
Rapport et comptes des CFF du 4 avril 1986

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

**Piller**, Berichterstatter: Die Bundesbahnen sind auf Erfolgskurs. Dies ist die erfreuliche Mitteilung, die ich sicher im Namen aller Mitglieder Ihrer Kommission heute machen darf.

Die Kommission hat am 28. Mai den Geschäftsbericht und die Rechnung durchberaten. Sie empfiehlt Ihnen einstimmig Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Bundesbeschluss.

Wir wissen es alle: Unsere Bundesbahnen haben einige schwierige Jahre hinter sich, und noch viele Probleme gilt es

zu lösen. Die Kommission konnte sich überzeugen, dass das ganze Unternehmen motiviert in die Zukunft blickt und dass das Jahr 1985 als gutes, erfolgreiches Jahr eingestuft werden kann. Die Unternehmenserfolgsrechnung 1985 schliesst mit einem Fehlbetrag von 281,2 Millionen Franken ab. Gegenüber dem Rechnungsergebnis 1984 beträgt die Verbesserung 23 Millionen. Das veranschlagte Defizit konnte um rund 140 Millionen unterboten werden.

Was sicher sehr beruhigend wirkt, ist die Tatsache, dass diese positive Entwicklung hin zum Defizit Null nun bereits drei Jahre anhält. Es handelt sich also bei der Rechnung 1985 nicht um ein ausserordentliches, einmaliges Zufallsergebnis. Wenn auch die national und international gute Konjunkturlage einiges dazu beigetragen hat, so sind es doch vor allem eine Vielzahl unternehmerischer Massnahmen, die zur Verbesserung der Ertragslage und zur Reduktion des Kostenwachstums beitragen. Besonders erwähnenswert ist dabei sicher das neue Angebot Cargo Domizil. Mit dieser neuen Dienstleistung im Bereich des Stückgutverkehrs konnte der Marktanteilzerfall gestoppt werden. Dies ist auch deshalb positiv zur Kenntnis zu nehmen, weil wir die damaligen optimistischen Erwartungen der SBB-Leitung nicht voll zu teilen vermochten.

Noch einige Zahlen: Die Investitionen betragen brutto 1011 Millionen; sie nahmen gegenüber 1984 um 6,1 Prozent zu. Ihre Kommission konnte sich davon überzeugen, dass bei den Investitionen auch auf die regionale Verteilung geachtet wird, wobei für eine genügend fundierte Aussage mehrere Jahre zu berücksichtigen sind.

Die SBB sind ein personalintensives Unternehmen. Trotz Zunahme des Personen- und Güterverkehrs wurde aber der Bestand von 38 159 Beschäftigten im Jahre 1984 um 1050 auf 37 109 im Jahre 1985 reduziert. Dieser Rückgang ist vor allem auf Rationalisierungsmassnahmen zurückzuführen. Ausgeprägt war er im Stationsdienst wegen des neuen Stückgutkonzepts Cargo Domizil.

Der notwendige Personalmehrbedarf wegen der Arbeitszeitverkürzung auf den 1. Juli 1986 ist zum Teil bereits im neuen Bestand enthalten. Auf eine Frage in der Kommission bestätigte Herr Latscha, der Präsident der SBB, dass der Personalabbau ohne soziale Härtefälle vorgenommen werden konnte.

In der Erfolgsrechnung stehen auf der Aufwandseite 4,15 Milliarden, auf der Ertragsseite 3,87 Milliarden Franken zu Buche.

Für die SBB war das Jahr 1985 aber auch aus anderen Gründen ein Markstein. Der Bundesrat verabschiedete zuhanden der eidgenössischen Räte zwei bedeutungsvolle Botschaften: Einmal den Leistungsauftrag 1987, den unser Rat noch in diesem Jahr behandeln wird. Man wird nach dem Willen des Bundesrates im wesentlichen den Leistungsauftrag 1982 weiterführen. Neu soll aber zusätzlich zum regionalen Personenverkehr auch der Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkannt werden. Im weiteren soll die «Bahn 2000» landesweit schrittweise bis zum Jahr 2000 das Angebot der Schweizer Bahnen verbessern. Häufigere und vermehrt umsteigefreie Verbindungen, bessere Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, Verkürzung der Gesamtreisezeit und attraktive zusätzliche Dienstleistungen sind die Ziele von «Bahn 2000». Hoffen wir, dass dieses ehrgeizige Projekt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zum Erfolg geführt werden kann.

Neben diesen beiden Botschaften ist sicher auch noch die Botschaft über die Finanzierung und Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr zu erwähnen. Hier handelt es sich um eine von uns noch zu beschliessende Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie dies im Massnahmenpaket zur Bekämpfung des Waldsterbens und zur Verbesserung der Luftqualität verlangt wird. Diese Massnahme schränkt in gewissem Sinne die unternehmerische Freiheit der SBB ein. Sie wird aber letztlich auch als gemeinwirtschaftliche Leistung eingestuft und abgolt. Dazu kommt, dass die Bahnen zusätzlich an Attraktivität gewinnen können.

Das Jahr 1985 kann für die SBB als Jahr der Planung und

der Weichenstellung eingestuft werden, aber auch als Jahr, in dem der Wille zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gestärkt wurde.

Nun haben die eidgenössischen Räte Entscheide zu treffen, damit die SBB und die KTU diese Zukunftsaufgaben lösen können. Dass die Motivation bei den Verantwortlichen der SBB vorhanden ist, konnte die Kommission – wie schon gesagt – mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen.

Allen Mitarbeitern unserer Bahnen sei an dieser Stelle für die geleisteten Dienste der herzlichste Dank ausgesprochen. Sie haben allen Schwierigkeiten zum Trotz nicht resigniert und erfolgreich gearbeitet.

Ich bitte Sie um Behandlung *in globo* und um Genehmigung des Bundesbeschlusses über die Rechnung und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen 1985.

**Arnold:** Im Geschäftsbericht und in der Rechnung der SBB ist ein Abschnitt für die Regionen an der grossen Nord-Süd-Achse Basel-Chiasso, also auch für den Kanton Uri, von besonderem Interesse. Es sind die Ausführungen und Zahlen über den Huckepack- und Grosscontainerverkehr bei den SBB.

Es klingt wie ein *ceterum censeo*, wenn ich hier wieder einmal sage: Auf der Gotthard-Autobahn wächst der Schwerverkehr von Tag zu Tag und nimmt bald unzumutbare Ausmasse an. Es mag für Sie langweilig klingen, weil wir Urner und andere Parlamentarier das schon so oft hier gesagt haben. Trotzdem müssen wir es immer wieder sagen, es beschäftigt unser Volk in grossem Masse.

Es gibt aber ein Mittel, dagegen etwas zu tun, nämlich die Förderung des Huckepack- und Containerverkehrs. Ich beziehe mich ausdrücklich auf den Transit-Schwerverkehr. Diesbezüglich erfüllt mich der Geschäftsbericht der SBB bereits heute mit Befriedigung; auch die Zahlen, die ich der Rechnung entnehmen kann, sind ermutigend. Auf Seite 12 und 13 des Geschäftsberichtes können Sie nämlich lesen, dass der Huckepack- und Containerverkehr auch wirtschaftlich von Interesse sind. Der Huckepackverkehr erlebte eine Mengenzunahme von 9,6 Prozent, bezogen auf den Güterverkehr der SBB. Auch bei den Erträgen können wir erfreulicherweise in diesem Bereich Zunahmen verzeichnen, nämlich beim Huckepackverkehr 9,8 Prozent, beim Grosscontainerverkehr 3 Prozent. Auf die Gesamterträge der SBB bezogen sind es kleine Posten, aber man sieht, dass sie sich noch steigern lassen. Ich danke den SBB für die Bemühungen in diesem Bereich und möchte sie ermuntern, die Bemühungen fortzusetzen.

Mit besonderer Befriedigung erfüllt mich die Feststellung im Geschäftsbericht, dass man auch international tätig werde. Ich zitiere den Geschäftsbericht Seite 14: «Anfang Oktober traten die SBB dem Intercontainer-Pool bei. Den Pool-Mitgliedern stehen eine Reihe von palettengängigen Grosscontainertypen zum freizügigen Einsatz zur Verfügung. Das gemeinsame Angebot dient der Förderung des europäischen Grosscontainerverkehrs und erlaubt dem Kunden, Gesamttransportlösungen von Haus zu Haus anzubieten. Dem von den Mitgliedbahnen getragenen Pool gehören praktisch alle westeuropäischen Bahnen an.»

Die SBB sollten, wie es im Geschäftsbericht in Aussicht gestellt wird, auch die Zusammenarbeit mit den Privatfirmen auf diesem Gebiet pflegen und vielleicht noch intensivieren. Diese Feststellungen im Geschäftsbericht und in der Rechnung geben zur Hoffnung Anlass. Ich möchte aber sofort beifügen: Bei diesen Bemühungen darf nicht die Wirtschaftlichkeit allein massgebend sein, sondern das, was dieser kombinierte Verkehr für die Regionen oder das ganze Land auch in anderer Beziehung bringen wird, sollte ebenfalls in die Waagschale geworfen werden. Ich wünsche den Bundesbahnen viel Erfolg bei den Bemühungen im Huckepack- und im Grosscontainerverkehr.

Den Lastwagenfirmen kann man sagen – sie bezahlen die Schwerverkehrsabgaben verständlicherweise nicht gerne –, sie möchten doch ihre Franken anstatt für Strassenabgaben vermehrt für den Huckepacktransport anfordern.

Ich stimme sowohl dem Geschäftsbericht wie der Rechnung der SBB zu.

Bundesrat **Schlumpf:** Ich danke Ständerat Piller, dass er als Kommissionspräsident darauf hingewiesen hat, dass dieser Abschluss – obwohl immer noch ein Defizit vorliegt – zu Befriedigung Anlass gibt, vor allem wenn man die mehrjährige Entwicklung betrachtet und wenn man berücksichtigt, dass die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr wieder etwas grösser geworden ist. Nicht zu vergessen ist auch die Starthilfe für Huckepack. Es sind aber auch die Verkehrszahlen, die Steigerung des Verkehrsertrages, der Rückgang des Personalbestandes – trotz gestiegener Leistungen –, die zu Optimismus oder zumindest zu Zuversicht Anlass bieten.

Verschiedene Gründe spielen hier eine Rolle – Herr Piller hat darauf hingewiesen –, natürlich auch die konjunkturelle Lage, Rationalisierungsmassnahmen und sicher auch eine gute Führung. Der Dank, der den Unternehmungen und den Mitarbeitern auf allen Stufen abgestattet wurde, ist sicher gerechtfertigt.

Wir dürfen es nun aber nicht dabei bewenden lassen, zufrieden zu sein; es muss weitergehen! Wir sind in voller Fahrt! Herr Piller hat die hauptsächlichsten Vorlagen erwähnt, die bereits vorliegen oder noch kommen werden. Wir werden diesem Trend mit der verheerenden Entwicklung der SBB – und im Sog davon zum Teil auch der KTU – nur begegnen können, wenn wir mit dieser zielbewussten, koordinierten Verkehrspolitik weitermachen!

Da braucht es dann zum Beispiel auch die Zustimmung zum Leistungsauftrag, Ständerat Arnold; denn gerade im Leistungsauftrag 1987 tragen wir der gesamtverkehrlich grossen Bedeutung des Huckepackverkehrs Rechnung. Deshalb wollen wir den Huckepackverkehr im Leistungsauftrag neu als gemeinwirtschaftliche Leistung festlegen, die bei Kostenunterdeckung abgegolten werden muss. Das ist der genau gleiche Gedankengang. Ob die Nord-Süd-Achsen – ich spreche in der Mehrzahl, mehrere haben wir schon, und eine werden wir allenfalls noch bauen – überhaupt ausgelastet werden können, darüber befindet letztlich «Bahn 2000». Wenn uns dieser Wurf nicht gelingt, werden wir mit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale nicht gerade viel in Richtung Entlastung der Strassen – vor allem vom Schwerverkehr – erreichen können.

Es liegt mir daran, diese Zusammenhänge immer wieder aufzuzeigen. Sie müssen gesehen werden! Auch wenn man gegen die einzelnen Vorlagen durchaus Argumente bringen könnte, die nicht von der Hand zu weisen sind, muss man doch das Gesamtpaket sehen. Nur wenn wir mit diesem Gesamtpaket durchkommen, wird es gelingen, diese für Landschaft, Umwelt, Energie, für die Menschen und letzten Endes auch für das Transportgewerbe im öffentlichen und privaten Verkehr so wichtige Problematik zu bewältigen.

Nun zu den Fragen und Ueberlegungen von Ständerat Arnold: Wir wollen alles machen, um den Huckepack- und Grosscontainer-Verkehr zu fördern. Wir haben schon sehr viel dafür getan. Der Ausbau des Monte Olimpino im Süden, an den wir immerhin 60 Millionen Franken beisteuern, obwohl er auf italienischem Staatsgebiet liegt, geschieht nur deswegen. Wir wollen dort eine grössere Eckhöhe schaffen, damit wir mit dem Huckepack durchkommen. Ein Problem, das Sie kennen, besteht in den Eckhöhen im Gotthardgebiet von 3,70 Meter. Damit man auf diese Eckhöhen von 3,70 Meter kommen konnte, hat man vor einigen Jahren die Sohlen abgesenkt. Heute sagt man – sicher mit gutem Grund –, dass man 4 Meter haben sollte. Aber in der jetzigen Phase, im Vorfeld des Bauentscheides über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale, würde sich diese Grossoperation einer erneuten Sohlenabsenkung auf eine Eckhöhe von 4 Meter nicht rechtfertigen.

Die Förderung des Huckepackverkehrs hat natürlich auch eine eminent verkehrspolitische Bedeutung: Entlastung der Strasse. Wir kennen die Probleme im Reusstal und in der Leventina. Aber es geht auch um die internationale Verkehrspolitik. Wir werden unsere Position mit den 28-Ton-

nen-Limiten europäisch und politisch nur durchhalten können – denken Sie daran, die EG hat beschlossen, bis zum Jahr 1992 zu einer totalen Liberalisierung zu kommen –, wenn wir ein valables Alternativangebot zur Verfügung stellen können.

Ich bin ganz der Meinung von Herrn Arnold: Eine zeitgemässe und kostengünstige Verlademöglichkeit für die Lastwagenkompositionen und Container ist ein valables Angebot, das akzeptiert werden muss, um den Nachteil dieser 28 Tonnen, die ja bei uns topographisch, verkehrspolizeilich und nicht politisch begründet sind, auszugleichen. Also müssen wir die Förderung des Huckepack- und Containerverkehrs auch aus verkehrspolitischen Ueberlegungen vortreiben. Der Bundesrat und die SBB werden in dieser Richtung alles unternehmen.

Darf ich daran erinnern, dass dieses Parlament sich schon vor langem auf den Weg gemacht und im Jahre 1976, vor 10 Jahren, gesagt hat: In erster Priorität werden jetzt Lötschberg–Simplon als internationale Transitachse von grosser Bedeutung ausgebaut: Verbreiterung des Lötschbergs (etwa für 800 Millionen Franken) und Ausbau der Strecke durch das Wallis, weil wir diese Achse von 4 auf 12 Millionen Jahrestonnen Kapazität erhöhen wollen. Das ist ungefähr die gleiche Kapazität, wie wir sie jetzt auf der Gotthard-Bergstrecke haben (etwa 13 Millionen). Damit kommen beide Zubringerstrecken mit dem Simplon als Achse ins Ausland dann ungefähr auf die Leistungshöhe des Gotthards. Das ist auch mit Blick darauf von grösster Bedeutung.

Jetzt muss ich da aber wieder ein *ceterum censeo* beifügen, mein lieber Ständerat Arnold: Es nützt natürlich keinen Pfifferling, wenn wir die Waren nicht von Basel–Olten nach Bern und Spiez heranbringen (also wieder «Bahn 2000»), weil nämlich vor allem die Strecke Bern–Olten ein Engpass ist. Da bringen wir bei weitem nicht die Gütermengen zusätzlich hindurch, die eine Auslastung der ausgebauten Simplon-Route erlauben würden.

Ich habe mir erlaubt, diese Zusammenhänge zu erwähnen. Ich weiss: Es ist etwas schwierig, sich das immer wieder zu vergegenwärtigen. Diese Grossoperation betreiben wir nicht erst heute, und die Priorität für die Achse Lötschberg–Simplon, Ständerat Lauber, ist nicht unser Verdienst. Das haben unsere Vorfahren hier vor zehn Jahren beschlossen. Aber das ruft nun den richtigen Folgeschritten, und das ist «Bahn 2000». Und wir kommen dann – das ist eine zweite Priorität – mit dem Problem einer neuen Eisenbahn-Alpen-transversale zu Ihnen.

So rechnen wir bestimmt damit, dass wir eine Ueberflutung dieser Strassenachsen Nord–Süd, insbesondere der Hauptachse durch den Gotthard, verhindern können, aus Gründen der Umwelt, der Landschaft, der regionalen Bevölkerung, aber auch – von mir aus gesehen – aus energiepolitischen Gründen, also im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik. Wenn Sie dann auch noch dazu beitragen – ich zweifle keinen Moment daran, dass Sie das tun unter der hervorragenden Führung von Ständerat Meier –, dass wir zu einer wirklich vernünftigen, sinnvollen Aufgabenteilung beim Verkehr kommen, im Sinne der koordinierten Verkehrspolitik, kann eigentlich gar nichts mehr schief gehen. Dann geht es nur noch darum, dass wir alle diese Massnahmen für eine koordinierte Verkehrspolitik auch finanzieren können. Nachdem der Vorschlag des Bundesrates keine Zustimmung gefunden hat, werden Sie uns bestimmt Vorschläge machen, wie man die Finanzierung dieser Investitionen dann auch bewerkstelligen kann.

*Eintreten ist obligatorisch*  
*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 4**  
*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, art. 1 à 4**  
*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 31 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

Ad 85.056

**PTT. Voranschlag 1986. Nachtrag I**  
**PTT. Budget 1986. Supplément I**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. April 1986  
Message et projet d'arrêté du 16 avril 1986

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne 6

**Weber, Berichterstatter:** Ich habe keine Bemerkungen.

*Eintreten ist obligatorisch*  
*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 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 30 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

86.323

**Postulat Binder**  
**«Bahn 2000». Investitionen und Fahrplanverbesserungen im Kanton Aargau**  
**«Rail 2000». Investissements et améliorations à l'horaire dans le canton d'Argovie**

*Wortlaut des Postulats vom 4. März 1986*

Das Konzept «Bahn 2000» ist auf grosses öffentliches Interesse gestossen und verursacht Investitionen von mehr als fünf Milliarden Franken. Bekanntlich liegen über zehn Prozent des SBB-Netzes im Kanton Aargau. Neben einigen ausgesprochenen Nebenlinien handelt es sich dabei mehrheitlich um Hauptlinien von schweizerischer Bedeutung.

## **SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1985**

### **CFF. Gestion et comptes 1985**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1986 - 16:00
Date	
Data	
Seite	281-283
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 540

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.