

lionen Franken ist durchaus verhältnismässig. Es besteht hier ein nationales Interesse, weil nämlich im Falle von hochwasserbedingten Schäden der Bund auch seine Beiträge zu leisten hat. Es ist also auch aus dieser Sicht zweckmässig, angemessene Beitragsleistungen des Bundes für die Schadenverhütung zu sprechen, um dann eben weniger Schadenfälle vergüten zu müssen.

Die Vorlage ist sachgerecht, sie ist verhältnismässig, sie ist wirkungsvoll, und sie ist nützlich. Ich gebe gerne die Erklärung ab, die Frau Nationalrätin Gurtner wünschte, dass der Bundesrat selbstverständlich darüber wachen und dafür sorgen werde, dass diese Wassermatten, die tatsächlich erhaltenswert sind, auch geschützt bleiben. Wir werden diese Verpflichtung, die wir ja in der Botschaft übernommen haben, auch respektieren. Ich bin Ihnen für Eintreten und Zustimmung dankbar.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 79 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

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

Beschluss des Ständerates vom 9. Juni 1986
Décision du Conseil des Etats du 9 juin 1986

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

Kühne, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat Rechnung und Geschäftsbericht am 12. Mai beraten und mit Genugtuung festgestellt, dass das Ergebnis 1985 den Aufwärtstrend der letzten Jahre fortsetzt. Bei Erträgen von 3,87 Milliarden und Aufwendungen von 4,151 Milliarden Franken muss ein Fehlbetrag ausgewiesen werden, welcher sich auf 281 Millionen Franken reduziert hat. Somit zeigt sich seit 1982 doch eine bemerkenswerte Entwicklung zum Besseren. Wenn Sie die Zahlen ansehen, so hatten wir 1982 einen Fehlbetrag von 498 Millionen Franken und einen negativen Cash-flow von 57 Millionen. 1983 betrug der Fehlbetrag 432 Millionen und der Cash-flow 25 Millionen. 1984 Fehlbetrag 304 Millionen, Cash-flow 194 Millionen. 1985 schliesslich Fehlbetrag 281 Millionen, Cash-flow 220 Millionen. Der Aufwand hat mit einer Zunahme von 2,8 Prozent weniger stark zugenommen als der Ertrag, welcher mit einer Zunahme von 3,6 Prozent ausgewiesen ist.

Bei den Erträgen hat der Bereich Personenverkehr sich erfreulich entwickelt und den Güterverkehr erstmals wieder seit 1945 überflügelt. Dabei ist der Ertrag mit 6,2 Prozent stärker gestiegen als die Frequenz mit 3 Prozent Zunahme, dies als Folge der Tarifierhöhungen vom 1. Mai 1985. Ganz besonders positiv verlief die Entwicklung im Binnenverkehr. Die Schweizer benützten wieder vermehrt die Bahn.

Der Güterverkehr steht nach wie vor in einem harten Konkurrenzkampf. Die Mengen stiegen um bescheidene 2,4 Prozent und die Erträge nur um 0,1 Prozent. Die einzelnen Verkehrsarten entwickelten sich unterschiedlich. Die Huckepack-Transporte nahmen erfreulich zu, Grosscontainer-Verkehr und Wagenladungen vermochten zu befriedigen, die Einführung von Cargo Domizil anstelle des früheren Stückgutes brachte einen Mengenrückgang und noch grössere Ertragsausfälle. Dem stehen aber Kosteneinsparungen gegenüber, welche nach Angaben von Herrn Generaldirektor Latscha die Einbussen bei weitem überwiegen.

Gesamthaft muss aber zum Güterverkehr festgestellt werden, dass der Einbruch, welcher namentlich 1982 stattgefunden hat, erst teilweise überwunden werden konnte. Mit guten Marketing und ebenso guten Leistungen sind die Kunden bei der Stange zu halten und neue zu gewinnen.

Die Nebenerträge haben stark zugekommen. Bessere Erträge bei Mieten und Pachten sind ein Hauptgrund. Den gestiegenen Einnahmen für Verkauf von Energie stehen höhere Aufwendungen für Energieankäufe gegenüber. Das Ausgabenwachstum ist unter Kontrolle. Die Gesamtaufwendungen haben zwar um 2,8 Prozent zugenommen, sie liegen aber damit um 1,6 Prozent oder um 68 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Die Verbesserung ist schwerwichtig auf einen kleineren Personalbestand zurückzuführen. Der Personalbestand lag mit 37 109 Einheiten um 1050 Personen tiefer als vor einem Jahr oder um 700 unter dem Voranschlag. Ueberschreitungen gab es beim Sachaufwand in der Grösse von 8 Millionen Franken, dies namentlich durch höhere Fahrzeugmieten.

Ein gesamthaft positives Bild zeigen eindrücklich einige Kennziffern, ganz besonders, wenn wir den Zeitraum seit 1982 betrachten. Bei einem Index von 100 Punkten im Jahre 1982 ergeben sich für das verflossene Jahr folgende Werte: Ertrag gesamthaft 112 Punkte, Ertrag Personenverkehr 118 Punkte, Ertrag Güterverkehr 107 Punkte; Nebenertrag 125 Punkte und Fehlbetrag – und hier ist es nun besser, wenn es unter 100 geht, und das ist es tatsächlich – Reduktion auf 56 Punkte, Personalbestand 95 Punkte. Daraus ergibt sich eine positive Entwicklung der Verkehrsproduktivität auf 112 Punkte.

Die Investitionsaufwendungen blieben stark hinter dem Voranschlag zurück. Nach Angaben der SBB ist das einerseits auf Verzögerungen bei der Planung und den Vorbereitungen und andererseits auf Kostenoptimierungen zurückzuführen. Selbstverständlich schätzen wir kostenbewusstes Verhalten sehr. Wir müssen aber darauf hinweisen, dass *beim enormen Nachholbedarf Investitionen zügig vorgenommen werden müssen*. Der Bahnkunde schätzt modernes Rollmaterial und zeitgemässe Bahnhofanlagen. Ebenfalls im Bereich der Schieneninfrastruktur bleibt noch viel zu tun. Die Investitionen zulasten der SBB nahmen lediglich um 10 Millionen zu auf 789 Millionen.

Als Beitrag Dritter an die Investitionsaufwendungen sticht der Beitrag des Kantons Zürich an die S-Bahn im Betrag von 142 Millionen Franken hervor. Der Kanton Zürich wird damit in wenigen Jahren zu einem modernen öffentlichen Verkehrsnetz kommen, zu welchem er aber bedeutende eigene Leistungen erbringt. Das Zürchervolk hat mit einem Entscheid für die S-Bahn Grosszügigkeit und Weitsicht gezeigt. Für die SBB wirkt es sich positiv aus, dass der Investitionsschwerpunkt Zürich zeitlich vor die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» eingereicht worden ist.

Wie in den Vorjahren gab die Frage der krankheitsbedingten Absenzen Anlass zur Diskussion. Die durchschnittliche Abwesenheit zufolge Krankheit ist nochmals angestiegen und beträgt jetzt 18 Tage. Das erscheint der Kommission hoch, und sie erwartet, dass die vor Jahresfrist angekündig-

ten Abklärungen und Ueberprüfungen zu einer Trendwende führen.

Rechnung und Geschäftsbericht der SBB des Jahres 1985 sind erstmals zusätzlich durch eine aussenstehende Kontrollstelle geprüft worden. Gestützt auf den Entscheid des Verwaltungsrates erteilte die Generaldirektion einem namhaften Treuhandunternehmen den Auftrag zur Prüfung der Jahresrechnung 1985, enthaltend Bilanz per 31. Dezember 1985 sowie Unternehmenserfolgsrechnung und Investitionsrechnung 1985. Im weiteren Beurteilung der Tätigkeit und Berichterstattung der SBB-internen Revisionsstelle. Das Ergebnis liegt als Bericht der Kontrollstelle vor und lautet, dass die Bilanz per 31. Dezember 1985, die Unternehmenserfolgsrechnung und die Investitionsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen, die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt wird und bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Vorschriften eingehalten sind. Die Kontrolle durch diese aussenstehende Revisionsstelle wird 1986 weitergeführt und vertieft.

Zusätzlich hat die Verkehrskommission beschlossen, durch Bildung von Ausschüssen ihre Kontrollpflichten noch wirksamer auszuüben. Mit diesem Vorgehen, einerseits dem Einsatz einer unabhängigen, fachlich kompetenten Kontrollstelle, verbunden mit parlamentarischer Aufsicht, andererseits scheint uns eine optimale Lösung vorzuliegen.

In einem «Management-letter» unterbreitet das Treuhandunternehmen einige interessante Vorschläge, wie zum Beispiel Erlass von neuen Aktivierungsrichtlinien, Wertberichtigungen bei vorsorglich erworbenen Liegenschaften, bessere Transparenz bei der Darstellung, Bildung von Delkrederwertberichtigungen für Bonitätsrisiken, Abgrenzungen bei den Verkaufserträgen von Abonnementen und Optimierungen beim «Cash-management».

Das Geschäftsjahr 1985 der SBB ist erfreulich gut verlaufen. Die Anstrengungen von Geschäftsleitung und Personal haben ihre Früchte gezeitigt. Mit dem besten Dank besonders an die Bahnkunden, die Geschäftsleitung und das Personal bitte ich Sie, Geschäftsbericht und Rechnung der SBB für das Jahr 1985 zu genehmigen.

M. Etique, rapporteur: L'examen des comptes et du rapport de gestion 1985 des CFF, auquel la Commission des transports et du trafic a consacré une partie de sa séance du 12 mai, laisse apparaître les faits et les éléments suivants.

1. Résultat financier de l'entreprise. Avec des produits pour 3870 millions de francs et des charges pour 4151 millions, la perte nette d'exploitation des CFF est de 281 millions de francs, soit une amélioration de 23 millions par rapport à l'exercice précédent et quelque 140 millions de mieux par rapport au budget 1985. Le taux d'accroissement des dépenses est de 2,8 pour cent, alors que celui des recettes se monte à 3,6 pour cent. Ce résultat satisfaisant est assorti d'un cash-flow de 220 millions de francs. Il s'inscrit dans une évolution heureusement à la baisse du déficit de notre grande régie, dont les résultats ont évolué de la manière suivante de 1982 à 1985. En 1982, nous avions un déficit qui avoisinait le demi-milliard de francs, en 1983, il était tombé à 432 millions, en 1984, à 304 millions, et le résultat 1985 est, je le répète, de l'ordre de 280 millions de francs. Ce résultat satisfaisant est à mettre sur le compte d'une évolution à nouveau favorable de la conjoncture économique, ainsi que des mesures de rationalisation prises dans le cadre du programme d'action 1982/84 des CFF, lequel sera relayé par le nouveau mandat de prestations 87 qui est à l'ordre du jour de la présente session. Notons un fait intéressant, c'est que le taux de couverture des dépenses s'est lui aussi amélioré parallèlement aux résultats, passant de 92,5 pour cent à 93,2 pour cent.

2. Trafic des voyageurs. Ce trafic a porté sur 225 millions d'usagers. Il a connu un taux de croissance de 3 pour cent sur le plan quantitatif, les produits ayant de leur côté augmenté de 6,4 pour cent. Ces résultats très satisfaisants des produits s'expliquent par la hausse tarifaire intervenue en

mai 1985 mais aussi par une politique de vente plus agressive qui a porté ses fruits. Il semble en effet que, désormais, les Suisses feront un emploi plus intensif du chemin de fer en général et des CFF en particulier. Il faut relever, en revanche, que le trafic des véhicules accompagnés au Simplon par exemple est en régression de 0,2 million.

3. Trafic des marchandises. Dans ce secteur, on a transporté 44,5 millions de tonnes, soit un accroissement de 2,4 pour cent correspondant à 0,1 pour cent d'augmentation des recettes seulement, ce qui témoigne de l'âpreté de la concurrence rail-route dans le transport des marchandises. Les diverses catégories de trafic de marchandises évoluent différemment: alors que les recettes globales augmentent de un petit dixième et ne diminuent pas – comme le message l'affirme par erreur – celles du trafic par wagons complets et du trafic combiné ont augmenté beaucoup plus fortement, tandis que le résultat de Cargo-Domicile reste en deça des prévisions peut-être trop optimistes à l'époque où ce système a été institué.

4. Compte des investissements. Ce compte dépasse de 11 millions la barre du milliard, soit plus que les comptes 1984 mais 90 millions de moins que les prévisions budgétaires pour la même année. Les investissements des CFF ont été principalement – la liste n'est toutefois pas exhaustive – consacrés à la construction de la ligne desservant l'aéroport de Genève, à la construction du réseau express de Zurich – on a relevé tout à l'heure que la contribution du canton de Zurich s'était élevée à 140 millions de francs au chapitre des contributions extraordinaires – à l'amélioration des installations de plusieurs gares, en particulier à des travaux importants dans cinq grandes gares, et enfin à l'acquisition de nouveaux véhicules, notamment des voitures unifiées du type 4.

5. Effectifs du personnel. Avec 37 109 agents, l'effectif du personnel CFF a régressé de 1050 personnes, soit 2,8 pour cent, en raison notamment de l'introduction du Cargo-Domicile. Le poste Personnel représente 58,6 pour cent des charges globales d'exploitation, en augmentation de 1,6 pour cent sur l'année dernière à cause du renchérissement.

6. Bilan et tableau des sources et emplois de fonds. Le total du bilan, au 31 décembre 1985, dépasse la barre des 10 milliards, avec un découvert, en voie de régression d'ailleurs, de 281 millions. Le ratio d'immobilisation se situait à 0,8 ou 80 pour cent, ce qui est beaucoup. Les CFF sont une entreprise fortement immobilisée, ce qui explique un volume important d'amortissements dans le compte d'exploitation, ces derniers représentant le 12 pour cent des charges. Le tableau des sources et emplois de fonds, dans lequel, à mon modeste avis, on devrait essayer de faire ressortir le cash-flow, montre que l'entreprise des CFF a drainé en 1985 des fonds pour 1107 millions de francs, qui ont été utilisés à accroître les immobilisations, à accroître les fonds à long terme et à rembourser une partie des dettes à long terme. L'examen du rapport de gestion et des comptes 1985 a suscité un certain nombre d'interventions au sein de la Commission des transports et du trafic qui portaient sur les points suivants: – le problème posé par Cargo-Domicile, et ses résultats insatisfaisants ou en dessous des prévisions; – la nécessité d'améliorer le matériel roulant, aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs;

– la question de l'allocation de renchérissement; – les absences, nombreuses, avec un taux moyen de 18 jours, dues à la maladie;

– l'amélioration des transports internationaux avec les trains GONG et les trains TRES;

– la participation des CFF aux négociations tarifaires internationales, notamment avec la SNCF et les Chemins de fer italiens, pour le trafic en transit à travers la Suisse;

– enfin, on a relevé la contribution globale de la Confédération aux CFF, qui se montait en 1985 à 1,1 milliard de francs, y compris les intérêts non payés par les CFF à la Confédération.

Et enfin, il a été relevé les difficultés que rencontre toujours

le trafic des marchandises à suivre l'évolution générale en raison des difficultés de concurrence.

En conclusion, les comptes CFF 1985 présentent un résultat d'exploitation parfaitement satisfaisant. Soyons toutefois conscients que les déficits devraient à nouveau augmenter à l'horizon 1987-1988 en raison de facteurs tels que la compensation du renchérissement, la réduction de la durée du travail et l'adaptation modérée des tarifs.

Pour la première fois en 1985, les comptes des CFF ont été vérifiés par une fiduciaire indépendante qui fait quelques suggestions intéressantes pour l'avenir. Elle propose l'adoption à jet continu de nouvelles lignes directrices pour l'activité de l'entreprise, la réévaluation des immeubles, la création d'un ducoire pour perte sur débiteurs, la répartition du produit des abonnements sur deux exercices comptables – c'est un problème de transitoires en comptabilité – et enfin l'optimisation dans la gestion du cash-flow.

Cette intervention d'une fiduciaire indépendante renforce le contrôle parlementaire de la gestion et des comptes. De son côté, la Commission des transports et du trafic entend, elle aussi, renforcer ses opérations de contrôle en s'organisant différemment, en créant, par exemple, des sections de contrôle à l'intérieur de la commission plénière.

A l'unanimité, la Commission des transports et du trafic vous propose d'adopter l'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion 1985, avec les remerciements et les félicitations qu'elle adresse à la direction générale de l'entreprise ainsi qu'à l'ensemble du personnel pour les efforts accomplis qui ont contribué à un changement des mentalités en faveur des transports publics en général et des CFF en particulier.

Eggl-Winterthur: Das Auto ist nach wie vor für sehr viele Benützer das Individualtransportmittel. Es macht seinen Benützer von den öffentlichen Verkehrsmitteln, welche ja nie absolut flächendeckend sein können, unabhängig. Dennoch hat der öffentliche Verkehr gerade in letzter Zeit einen grossen Zuspruch erfahren. Es wurde auch viel unternommen, um die Schiene dem Benützer und vor allem der Gesellschaft von morgen vorteilhaft darzustellen, respektive auszubauen. Dabei sei nur erwähnt, dass die Eisenbahn in bezug auf den Energieverbrauch allen Konkurrenten überlegen ist, dass die Schiene im Verhältnis zum Transportvolumen am wenigsten Raum beansprucht, dass die Bahn im Vergleich zum Strassenverkehr einen sehr hohen Grad an Sicherheit bietet und dass in bezug auf die Umweltverträglichkeit die Eisenbahn bei weitem an der Spitze steht.

Die SBB haben durch ihr engagiertes Management, den Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Verbesserung der Ertragslage einerseits und eine Eindämmung des Kostenanstiegs andererseits erreicht. Nach den Ausführungen der Kommissionsreferenten kann ich auf die Wiedergabe des detaillierten Zahlenmaterials verzichten. Es sei aber doch nicht unerwähnt, dass der veranschlagte Fehlbetrag von rund 420 Millionen Franken um 140 Millionen Franken kleiner ausgefallen ist. Dazu haben zwar die gute Konjunkturlage, aber nicht minder auch die unternehmerischen Anstrengungen aller Stufen geführt.

Ertragsmässig hat im Personenverkehr speziell der Binnenverkehr überdurchschnittlich zugenommen. Die Zahlen des Güterverkehrs blieben dagegen in etwa im Rahmen des Vorjahres.

Aus diesen Feststellungen dürfte auch der Schluss gezogen werden, die Sorge um unsere Umwelt habe Verständnis und Vertrauen in den öffentlichen Verkehr bewirkt. Die Konkurrenz der Schiene zur Strasse ist längst nicht so weit vorangeschritten, dass man Schiene und Strasse als gleichwertig bezeichnen könnte. Die unaufhaltsam wachsende Motorisierung besonders im Güterverkehr erfordert grosse Anstrengungen, nicht nur verbaler Art, unsererseits. Es muss mit allen Mitteln versucht werden, den Güterverkehr soweit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dies muss besonders für den Güterfernverkehr gelten.

Alles in allem dürfen wir Geschäftsbericht, Rechnung und

Anträge des Bundesrates genehmigen. Gleichzeitig möchten wir allen Beteiligten der SBB für ihren Einsatz und ihre Leistungen danken.

Präsident: Herr Massy lässt mitteilen, dass die liberale Fraktion dem Bundesbeschluss zustimmt.

M. Cotti Flavio: Le déficit des CFF a pu être limité à 281 millions de francs, soit 23 millions de moins que l'année précédente. Par rapport au budget, il s'agit même d'une amélioration de 140 millions de francs. C'est surtout dans le secteur du trafic des voyageurs que les bons résultats se sont manifestés. La couverture des dépenses, compte tenu également des indemnités versées par la Confédération à titre de couverture des dépenses d'économie générale, est passée depuis 1982 de 87 pour cent à 93 pour cent. La tentation de voir, dans ces améliorations indiscutables, la seule conséquence de mesures comptables est contredite par la constatation que pendant la même période, soit depuis 1982, l'effectif du personnel a diminué de quelque 6 pour cent. Les raisons de l'excellent résultat de 1985 peuvent donc être résumés comme suit: bonne situation conjoncturelle générale, légère augmentation des indemnités versées pour les prestations de l'économie générale, soutien initial du service du ferroutage, augmentation des recettes directes du trafic, grâce aussi à un effort accru de marketing, succès des mesures de rationalisation. Mais ce sont surtout les deux dernières causes, soit le marketing amélioré et la rationalisation délibérément poursuivie, qui doivent être mises à l'actif de la Direction des CFF. Si pour les raisons que j'exposerai plus tard, il convient de continuer à regarder d'un oeil critique les résultats des CFF, il est juste auparavant de féliciter la direction et tous ses collaborateurs pour les succès qu'ils ont enregistrés. Le groupe PDC considère comme essentiel le fait que la motivation retrouvée auprès du management des CFF se confirme ces prochaines années. Cette appréciation positive du travail effectué signifie, en même temps, une invitation à poursuivre avec conviction dans la voie choisie.

Toutefois, il n'est pas possible d'oublier qu'à part les améliorations dont je viens de parler et qui découlent directement d'une meilleure organisation, la partie la plus importante des progrès des comptes des CFF est due à des mesures de caractère comptable qui améliorent naturellement l'impression extérieure mais qui changent très peu la substance elle-même. N'oublions pas, en effet, les points suivants. Il y a quelques années, l'augmentation du capital de dotation et la renonciation de la part de la Confédération aux intérêts qui auraient pu en découler ont permis aux CFF d'économiser quelque 150 millions par an. L'augmentation de la compensation des prestations d'économie générale de 400 à 800 millions de francs, à la suite du premier mandat de prestations, et les discussions que nous conduisons actuellement démontrent que cette compensation continue d'assumer un caractère éminemment politique. La détermination du secteur d'économie générale, est en réalité, une décision politique dans le nouveau mandat. A juste titre d'ailleurs, on propose d'inclure aussi le système du ferroutage. Ce qui ne change pourtant rien, c'est que, encore une fois, ce sont des fonds de la Confédération qui alimentent les caisses des CFF. D'autre part, la proposition de faire assumer à la Confédération leurs dépenses d'infrastructure va encore augmenter cette impression. Les chiffres noirs des CFF qu'on nous annonce pour ces prochaines années seront surtout la conséquence du nouveau plan comptable, aussi justifié soit-il.

Ces considérations m'amènent à vous présenter deux conclusions. Premièrement, les comptes des CFF devront de plus en plus être lus dans leurs aspects substantiels plutôt que dans leurs présentation comptable. Afin que cette mesure soit possible, je demande formellement aux CFF d'accompagner, chaque année, les chiffres qui expriment leur gestion d'un tableau qui permette d'identifier facilement et immédiatement les apports de toute nature, qu'ils soient directs ou indirects, de la Confédération. Je vous prie,

Monsieur Schlumpf, si cette proposition vous convient, de vous engager à demander aux CFF, pour les prochaines années, de présenter le tableau demandé. Deuxièmement, l'évolution générale tend à rétrécir la marge de manoeuvre des CFF dans le cadre de l'économie de marché. Cela me paraît malheureux, mais probablement inévitable. Les efforts de marketing et de rationalisation deviennent d'autant plus nécessaires et doivent être poursuivis intensément, tant dans le secteur de l'économie de marché que dans le secteur de l'économie en général; ces efforts doivent être poursuivis, car ce sont les seuls qui ont permis d'enregistrer des progrès réellement importants et substantiels dans la gestion des CFF.

Aliesch: Gegenüber dem ersten Jahr unter dem neuen Leistungsauftrag, also 1982, konnten die SBB ihr Defizit um 217 Millionen Franken reduzieren. An dieser erfreulichen Entwicklung hat selbstverständlich die verbesserte Konjunkturlage ihren Anteil. Die Defizitverminderung ist aber doch vorwiegend auf die mit dem Leistungsauftrag bewusst herbeigeführte Stärkung der unternehmerischen Verantwortung zurückzuführen. Alle unsere Anerkennung und unser Respekt vor den Leistungen der Unternehmensleitung – sie und die Leistungen aller Mitarbeiter der SBB verdanke ich hier auch namens der FdP – dürfen uns jedoch nicht daran hindern, auf vorhandene Probleme hinzuweisen. Ich erwähne:

1. die starke Belastung der Finanzrechnung des Bundes durch die SBB. Das Defizit, die Abgeltungen, der Huckepackverkehr, die Bauleitung und die Nichtverzinsung des Dotationskapitals belasten die Bundeskasse mit etwa 1,13 Milliarden Franken.

2. stehen die SBB in einem ausgesprochenen Spannungsfeld zwischen unternehmerischer Freiheit einerseits und politischen Zwängen andererseits. Dies kommt kaum irgendwo so stark zum Ausdruck wie im Personalsektor.

Zuerst zu den Leistungen des Bundes an die SBB: Die oft aufgestellte Behauptung, der Bund leiste sozusagen nichts für die SBB, stimmt nicht. Unter allen Titeln betragen die Leistungen des Bundes, und damit auch des Steuerzahlers, jährlich weit über 1,1 Milliarden Franken. Das entspricht immerhin gegen 500 Franken pro Haushalt, und das ist nicht wenig.

Die absolut notwendigen Aufwendungen für die SBB müssen aber doch zu einem guten Teil aus Bundesmitteln finanziert werden, beispielsweise durch die Einnahmen von 263 Millionen aus den Verkehrsabgaben oder durch den Einnahmenüberschuss von 155 Millionen Franken im Jahre 1985 bei den Treibstoffzöllen. Damit ist aufgezeigt, dass sich Strassen und Bahn nicht nur auf dem Verkehrsmarkt, sondern auch bei den finanziellen Beziehungen ergänzen. Ich möchte mich hier auch dem Wunsch von Herrn Cotti nach vermehrter Transparenz bei diesen finanziellen Beziehungen zwischen Bund und SBB anschliessen.

Dass bei den SBB trotz grossen unternehmerischen Anstrengungen die eigentlich zu erwartende finanzielle Ergebnisverbesserung nicht erreicht werden kann – dies sei nicht als Kritik an die SBB verstanden –, zeigt sich kaum irgendwo so deutlich wie im Personalbereich. Da stehen der unternehmerischen Freiheit des SBB-Managements politische Zwänge gegenüber. Im Gegensatz zu vergleichbaren privatwirtschaftlichen Unternehmen werden den SBB die Anstellungsbedingungen der Mitarbeiter (Feriendauer, wöchentliche Arbeitszeit und Gehaltsstruktur) in weit höherem Masse durch die Politik vorgeschrieben. Finanziell besonders zum Tragen kommt die Regelung der Pensionskasse, die Parlament und Bundesrat den SBB vorgeschrieben haben. Es ist der Leitung der SBB gelungen, den Personalbestand von 1982 bis 1985 um 5,4 Prozent zu reduzieren. Dass sich der Personalaufwand in dieser Zeitspanne trotzdem auch real erhöhte, ist den Aufwendungen für die Pensionskasse zuzuschreiben, da die SBB das für das gesamte Bundespersonal geltende System einzuhalten haben.

Zwischen 1982 und 1985 haben die Zahlungen der SBB an die Pensions- und Hilfskasse (PHK), die Pensionskasse der SBB, um 22,7 Prozent pro Mitarbeiter zugenommen. Dem Bericht und der Rechnung der PHK können wir entnehmen, dass die Bundesbahnen letztes Jahr insgesamt fast 300 Millionen Franken an die Pensionskasse leisteten. Das entspricht vollen 27,2 Prozent des versicherten Verdienstes. Der Beitrag der Versicherten an die Pensionskasse betrug demgegenüber nur acht Prozent des mittleren versicherten Verdienstes. Die Versicherungsleistungen zugunsten des SBB-Personals werden mit anderen Worten zu 77,3 Prozent von den SBB, das heisst vom Steuerzahler, getragen.

Angesichts dieser Verhältnisse bei der Pensionskasse erstaunen die Berechnungen im Gutachten von Prof. Bühmann nicht mehr, gemäss welchen eine Gehaltserhöhung um 1 Prozent – sei dies jetzt über eine Teuerungszulage oder über eine Realloohnerhöhung – zu einer Erhöhung des gesamten Personalaufwandes um gegen 3 Prozent führt. Die PHK der SBB und die Eidgenössische Versicherungskasse sind darum wegen ihrer Finanzierungskonzepte und der mangelnden Transparenz zu einem eigentlichen finanzpolitischen Problem geworden. Diese Feststellung wird durch die Vorschläge des Bundesrates, die auf eine Reduktion des Pensionierungsalters hinauslaufen, noch verstärkt. Eine dauerhafte finanzielle Gesundung der SBB erscheint mir ohne eine grundlegende Aenderung des Finanzierungskonzeptes der Pensionskasse als ein Ding der Unmöglichkeit.

Wenn wir von der FdP auf solche strukturellen Mängel bei der Pensionskasse hinweisen, so tun wir dies aus Verantwortung gegenüber den Finanzen der SBB und des Bundes. Keinesfalls darf uns dies – wie dies immer wieder gemacht wird, vermutlich auch heute wieder, wenn ich Herrn Clivaz anschau – als einen Angriff gegen das SBB- und Bundespersonal ausgelegt werden. Letzten Endes müssen nämlich auch diese Mitarbeiter – nicht zuletzt als Steuerzahler – an geordneten finanziellen Verhältnissen bei ihrem Arbeitgeber interessiert sein.

Es wäre nach meiner Auffassung die reinste Vogel-Strauss-Politik, würden wir die Augen vor den hier aufgezeigten grundlegenden Problemen der SBB und des Bundes verschliessen. Das wäre eine schlechte Politik, die wir weder gegenüber dem Schweizervolk noch gegenüber den SBB und dem Bund verantworten können.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der Fraktion der FdP, dem Bundesbeschluss über die Rechnung und dem Geschäftsbericht der SBB zuzustimmen.

Präsident: Herr Carobbio lässt mitteilen, dass die Fraktion der PdA/PSA/POCH dem Beschlussentwurf zustimmt.

Dünki: Ich habe mich zu Wort gemeldet, weil ich beauftragt wurde, die Genugtuung der LdU/EVP-Fraktion über das letztjährige Rechnungsergebnis und den guten Geschäftsbericht der SBB zum Ausdruck zu bringen. Die Tatsache, dass der Ertrag wiederum gesteigert und der Aufwand in Grenzen gehalten werden konnte, erfüllt uns mit Freude und Stolz. Mit unserer Staatsbahn geht es tatsächlich von Jahr zu Jahr aufwärts!

Den Statistiken kann entnommen werden, dass sich die vielfachen Bemühungen gelohnt haben. Bei praktisch allen Positionen im Personen- und Güterverkehr konnte eine respektable Frequenzsteigerung erzielt werden. Darüber freuen sich alle, die sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Es ist aber nicht etwas ganz Selbstverständliches. Einmal mehr halten wir fest, dass wir diesen erfreulichen Umstand vor allem den Anstrengungen des Verwaltungsrates, der Geschäftsleitung und im speziellen des SBB-Personals aller Stufen zu verdanken haben. Alle tragen dazu bei, dass das Zufahren wirklich attraktiver wird.

Wir alle wissen, dass die Organe der SBB in letzter Zeit viele gute Ideen verwirklicht haben. Diese Initiativen und die Eigendynamik sind nicht nur zu begrüssen, sondern auch ausdrücklich zu unterstützen.

Unsere Fraktion spricht allen, die zum relativ guten Rechnungsergebnis beigetragen haben, Lob und Anerkennung aus und ermuntert sie, den eingeschlagenen Kurs beizubehalten und weitere gute Ideen zu verwirklichen. Uns geben der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung der SBB für das vergangene Jahr zu keinen kritischen Bemerkungen Anlass. Wir stimmen dem Geschäft vorbehaltlos zu.

Müller-Wiliberg: Mit Genugtuung nehmen wir davon Kenntnis, dass sich der Verkehrsertrag der SBB auch im Berichtsjahr gesteigert hat und der Fehlbetrag erfreulich tief ist. Das veranschlagte Defizit konnte um rund 140 Millionen Franken unterboten werden, und das gegenüber 1984 um 23 Millionen verbesserte Rechnungsergebnis weist darauf hin, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Wohl zu Recht sagte Bundesrat Schlumpf an der Sitzung der Verkehrskommission: «Diese Richtung müssen wir beibehalten, so werden wir den Tunnelausgang erreichen.» Ja, ich wage zu behaupten, dass man bereits am Ende des Tunnel das Tageslicht sieht. Dem ist beizufügen, dass wir Parlamentarier bei den einzelnen Vorlagen konsequent bleiben und das angestrebte Ziel im Auge behalten müssen. Zum erfreulichen Rechnungsabschluss beigetragen haben natürlich auch die national und international gute Konjunkturlage. Positiv ist ebenfalls zu vermerken, dass mit dem neuen Dienstleistungsangebot Cargo Domizil im Bereiche des Stückgutverkehrs der Marktanteil-Zerfall zumindest gestoppt werden konnte.

Mit Genugtuung darf weiter vermerkt werden, dass der infolge Rationalisierungsmassnahmen vor allem im Stationsdienst vorgenommene beachtliche Personalabbau ohne soziale Härtefälle durchgeführt werden konnten.

Die Investitionen überschritten bei einem Zuwachs von 6,1 Prozent erstmals die Milliardengrenze. Die SBB waren bezüglich des Ausbaus ihrer Infrastruktur in den vergangenen Jahren benachteiligt: Sie mussten dafür aus eigener Kraft aufkommen, weswegen ihr oft die notwendigen Mittel für einen zeitgemässen Ausbau fehlten. Dies hat die SBB in einen Konkurrenznachteil gegenüber der Strasse versetzt, der höchstens langfristig wieder wettgemacht werden kann. Wir werden beim Leistungsauftrag 1987 darauf zurückkommen.

Wir unterstützen die qualitative und quantitative Verbesserung der Leistungsfähigkeit der SBB. Mit Befriedigung stellen wir fest, dass gerade im verflossenen Jahr bei grossen Bevölkerungskreisen der Wille zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gestärkt wurde. Die Weichenstellung haben wir als Parlamentarier vorzunehmen. Es liegt an uns, mitzuhelfen, dass die Bemühungen der SBB im unternehmerischen Bereich auch von entsprechenden Anstrengungen auf der verkehrspolitischen Ebene begleitet werden. Das Projekt «Bahn 2000» dürfte in diesem Sinne ein Testfall sein. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen einstimmig Genehmigung von Geschäftsbericht und Rechnung der SBB.

M. de Chastonay: Dans le rapport de gestion 1985 des CFF à la page 29, qui traite de l'économie énergétique des CFF, je lis la phrase suivante: «Dans les années à venir, une pénurie d'énergie hydraulique de pointe et de réglage risque de se faire sentir si l'on ne parvient pas à accroître la productivité des usines à accumulation et à conclure, le cas échéant, des conventions d'échange». Or, je me suis laissé dire, Monsieur le Conseiller fédéral, que dans certains cantons, dont Schwyz notamment, les Chemins de fer fédéraux, en tant que détenteurs de parts dans des usines communes ou des centrales à participation, exerçaient des pressions qui s'avèrent peu compatibles avec les dispositions du droit cantonal en vigueur, à propos du renouvellement des concessions.

Je voudrais poser rapidement deux questions à notre ministre des transports. La première: sachant que les deux cinquièmes de l'énergie consommées par les CFF sont aujourd'hui couverts par la livraison d'énergie en ruban, quelles mesures précises sont envisagées par les Chemins de fer fédéraux pour couvrir leurs besoins en courant électrique de

pointe les prochaines années, dans le contexte du futur «Rail 2000»? J'en arrive à la deuxième question: Qu'en est-il de la nature et du genre de pressions exercées par les Chemins de fer fédéraux et leur direction dans les cantons où les concessions sont proches de leur terme, en matière notamment de renouvellement de conventions d'échange? Je vous remercie des réponses que vous voudrez bien apporter à mes deux questions.

M. Clivaz: En ma qualité de membre du conseil d'administration des CFF, je me dois de faire preuve de retenue dans une discussion comme celle-ci. Je n'avais d'ailleurs pas l'intention de prendre la parole mais M. Aliesch a fait des remarques concernant le personnel qui me paraissent pour le moins déplacées. On a mentionné tout à l'heure, en adressant des félicitations à la direction et au personnel, les bons résultats des CFF par rapport aux années précédentes. Ceux-ci sont dus à une augmentation très sensible de la productivité du travail et, bien sûr aussi, à un certain nombre de mesures de rationalisation et à la réalisation d'un plan d'action élaboré par la direction de l'entreprise.

Je suis dès lors d'autant plus étonné d'entendre M. Aliesch mettre en question les conditions de travail et de salaire de ce personnel. Je voudrais lui faire remarquer que les CFF rencontrent à l'heure actuelle de grandes difficultés de recrutement. Ils ont beaucoup de peine à combler les départs à Zurich, à Genève et ailleurs dans le pays, en sorte que l'on ne peut pas parler de conditions exceptionnelles ou de privilèges accordés au personnel des CFF. Il n'est pas question de privilèges non plus en ce qui concerne la caisse de pensions qui est le dada de M. Aliesch et qui revient chaque année, aussi bien lorsque nous discutons du budget que des comptes des CFF.

Je voudrais simplement lui rappeler qu'à partir de 1985, les contributions du personnel au financement de la caisse de pensions ont été augmentées de manière sensible et que, d'autre part, les statuts de la caisse de pensions et de secours des CFF, comme ceux de la caisse d'assurance du personnel de la Confédération, font maintenant l'étude d'une révision; l'ensemble du financement sera revu. Il n'est donc pas question de privilèges. D'ailleurs, si de tels privilèges existaient, je pense que ni la Confédération, ni les CFF, ni les PTT ne rencontreraient de difficultés de recrutement. Enfin, je voudrais faire une remarque au sujet de l'intervention de M. Flavio Cotti qui a demandé que des efforts soient faits aussi bien sur le plan de l'économie de marché qu'en ce qui concerne le secteur public. Je pense que l'on peut demander cela avec raison mais que pour permettre aux CFF et aux chemins de fer, d'une façon générale, de remplir convenablement et dans l'intérêt du public leur mission, il convient aussi d'égaliser les conditions de concurrence avec la route notamment. Nous aurons l'occasion de nous prononcer probablement cet après-midi sur ce point lorsque nous discuterons du nouveau mandat de prestations.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte fast sagen: Sie sind so lieb zu uns, vor allem zur SBB. Ich möchte allen danken, die so anerkennende Worte gefunden haben für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer SBB. Es ist verdient. Sie hatten jahrelang Gelegenheit, auch andere Worte zu vernehmen. Ich bin auch den beiden Kommissionsreferenten dankbar. Sie haben die Vorlage sehr abgerundet dargestellt. Es ist nichts beizufügen. Ich habe lediglich einige Fragen zu beantworten. Wir Politiker müssen gelegentlich auch daran denken, dass die Mitarbeiter in den Unternehmungen, auch in der Zentralverwaltung, Menschen sind. Man darf durchaus Kritik üben. Aber verdiente Anerkennung und verdienter Dank sind motivierend. Unsere Mitarbeiter bei den SBB haben den Dank verdient. Ich bin Ihnen dankbar, dass sie ihn ausgesprochen haben. Alle diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden das mit Freude zur Kenntnis nehmen. Es wurden drei Fragen aufgeworfen. Nationalrat Cotti, zur Darstellung der Gesamtleistungen des Bundes in den jeweiligen Vorlagen möchte ich feststellen: Wir haben das lange Zeit gemacht, aber ich wollte es gerade aus Gründen der

Demotivierung nicht mehr. Diese Darstellung im Voranschlag und in der Rechnungsbotschaft war schon fast ein Sündenregister, in dem fein säuberlich festgehalten wurde, unter welchen Titeln die Bundeskasse was leistet. Deshalb sind wir zu periodischen Darstellungen übergegangen. Es ist für uns nicht schwierig, die Zahlen der Rechnung des Bundes zu entnehmen, da die verschiedenen Kosten beim Bundesamt für Verkehr aufgeführt sind. Aber ich will prüfen, ob wir allenfalls solche Zusammenstellungen etwas regelmässiger vorlegen sollen. Wir wollen nicht etwas verheimlichen, sondern unseren Leuten die doppelte Arbeit ersparen. Nationalrat Aliesch weiss, dass die Probleme um die Finanzierung der Pensionskasse, die er aufgeworfen hat, geprüft werden. Wir nehmen uns dem an. Es sind in der Tat recht schwierige, und auch im zahlenmässigen Ausmass bedeutende Fragen.

Nationalrat de Chastonay, Sie haben zwei Fragen gestellt. Wir brauchen gegenwärtig etwa 3 Milliarden Kilowattstunden Bahnstrom. Die SBB sind bestrebt, die Versorgung zu sichern durch eigene Werke, durch Beteiligungen an Drittwerken und durch Zukäufe.

Es stellen sich andere Probleme, Probleme der Leitungen. Sie haben vom Problem der Gemmi-Leitung gehört. Ich musste sie aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes ablehnen. Aber das Problem bleibt, weil zwischen den verschiedenen Unternehmungen eine Versorgungskommunikation bestehen muss, um Ausfälle, die die Leistung abfallen lassen, zu vermeiden. Man versucht also, durch weitere langfristige Verträge den künftigen Energiebedarf, der mit «Bahn 2000» zunehmen wird, sicherzustellen.

Sie haben einen Kanton genannt, mit dem wir gegenwärtig in ernsthaften «Diskussionen» sind. Andere werden noch kommen. Sie haben das zu Recht erwähnt. Meine Instruktion an die Generaldirektion und an die Mitarbeiter ist, dass man unter allen Umständen einvernehmliche Lösungen anstreben muss. Es wäre für mich das Letzte, wenn ich mit irgendwelchen Verfahren aufwarten müsste, wenn diese Kantone ihre Standpunkte – gelegentlich einmal auch extensiv – wahrnehmen. Aber die Kantone sind eben doch die Partner des Bundes, der SBB. Nach meinen Erfahrungen – und die sind jetzt Jahrzehnte alt – kann man mit den Kantonen, auch wenn die Front einmal verhärtet ist, durchaus diskutieren. Das werden wir auch mit dem Kanton, den Sie als Beispiel genannt haben.

Es wurde gesagt: Wir sind natürlich nicht am Ziel. Die Zwischenbilanz ist sehr positiv. Wir sind in einer vollen Fahrt, in einer guten Fahrt. Wir haben klare Ziele. Mit dem Leistungsauftrag und vor allem mit «Bahn 2000» helfen Sie uns, diese Ziele zu konkretisieren, den Weg dahin zu pfeifen. Unsere Aufgabe bleibt es einfach, die richtig gestellten Weichen beizubehalten. Dann werden wir nämlich aus dem Tunnel, in den wir geraten sind, herauskommen.

Ich sehe an der anderen Seite des Tunnels bereits das Licht, das Licht für unsere SBB. Wir sind noch nicht dort, aber ich sehe das Licht für unsere SBB. Wenn wir diese gerade Fahrt beibehalten, dann wird, was ich Ihnen noch bekanntgeben darf, auch noch in fünf und zehn Jahren Anlass zu einigem Stolz, auch des Parlamentes und des Schweizervolkes sein. Ich jedenfalls bin stolz darauf, dass die Schweizerischen Bundesbahnen nach den Kriterien: Pünktlichkeit, Sauberkeit, Höflichkeit des Personals und Dienstleistungsangebot als die weltweit beste Bahnunternehmung ausgezeichnet wurden. Die Deutsche Bundesbahn, zu der wir ein gutes Verhältnis haben – wir sind der kleine Bruder – folgt an zweiter Stelle. Mich freut es, dass unsere Bundesbahnen an erster Stelle stehen.

Ich danke Ihnen für die Zustimmung zu diesen Vorlagen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Bundesbeschlusses

82 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr

La séance est levée à 12 h 30

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	870-875
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 400

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.