

gebaut wurden, die heute auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgreich betrieben werden.

Bei Geothermiebohrungen besteht das Risiko, dass in den angebohrten Schichten zuwenig warmes Wasser angetroffen wird. Um für potentielle Verbraucher den Anreiz zu schaffen, trotzdem eine geothermische Anlage zu verwirklichen, schlägt der Bundesrat vor, dass der Bund bei unterstützungswürdigen Projekten eine Risikogarantie bis zu 50 Prozent der Kosten übernehmen kann.

Die Energiekommission stellt fest, dass diese Vorlage im Interesse der langfristigen und umweltschonenden Energieversorgung unseres Landes steht. Die Nutzung der Erdwärme dient ausserdem dem Ziel, die Energieversorgung auf verschiedene und vermehrt auf einheimische Energieträger abzustützen.

#### *Antrag der Kommission*

Die Energiekommission beantragt dem Nationalrat einstimmig, dem Bundesbeschluss über die Finanzierung der Risikodeckung von Geothermiebohrungen zuzustimmen.

#### *Proposition de la commission*

La Commission de l'énergie propose à l'unanimité au Conseil national d'adopter l'arrêté fédéral sur le financement du risque de forages géothermiques.

**Le président:** M. Humbel, au nom du groupe démocrate-chrétien, nous communique que ce groupe est favorable à l'entrée en matière.

*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 Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

84 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

86.057

### **SBB. Voranschlag 1987**

#### **CFF. Budget 1987**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. Oktober 1986 (HBI III, 709)  
Message et projet d'arrêté du 29 octobre 1986 (FF III, 681)

Voranschlag und Mittelfristplan 1988 bis 1992 der SBB vom 17. September 1986  
Budget et plan à moyen terme 1988 à 1992 des CFF du 17 septembre 1986

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

Beschluss des Ständerates vom 8. Dezember 1986  
Décision du Conseil des Etats du 8 décembre 1986

#### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Kühne, Berichterstatter:** Die Verkehrskommission hat die Vorlage anlässlich ihrer Sitzung vom 17. November behandelt und dem Bundesbeschluss über den Voranschlag 1987 der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 mit 17 zu 0 Stimmen (zwei Enthaltungen) zugestimmt.

Auf den 1. Januar 1987 tritt der Leistungsauftrag 1987 in Kraft. Dies hat zur Folge, dass der Voranschlag nach der neuen Rechnungslegung vorgenommen wurde. Dadurch ist es den SBB möglich, mit Aufwendungen und Erträgen von je 4,627 Milliarden Franken ein ausgeglichenes Ergebnis zu budgetieren.

In den Erträgen enthalten ist die Leistung des Bundes für die Infrastrukturaufwendungen von 787 Millionen Franken und als Gegenposition der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen des Bundes von 211 Millionen Franken, also netto 576 Millionen Franken. Andererseits reduziert sich die Abgeltung für den regionalen Personenverkehr um 160 Millionen Franken, da hier nur noch die Unterdeckung für den Betrieb auf diesen Strecken abzugelten ist. Bedingt durch die zeitliche Verschiebung der Auszahlung um ein Jahr entlastet das die Finanzrechnung des Bundes für das Jahr 1987 um diesen Betrag. Das ist auf Seite 30 der Botschaft ersichtlich. Ich verweise ausdrücklich auf diesen Umstand, damit nicht nächstes Jahr unzutreffende Vergleiche angestellt werden. Ab 1988 werden sich die Transaktionen zwischen Bund und SBB eingespielt haben, und Vergleiche sind dann wieder leichter möglich.

Zudem wird die Gleichstellung der Verkehrsträger Strasse und Schiene bezüglich Infrastrukturlasten vermehrte Transparenz erlauben. Mit der Neuregelung gemäss Leistungsauftrag 1987 setzt der Bundesrat gemäss Artikel 2 Absatz 3 den Infrastrukturbeitrag der SBB so fest, dass diese zu einer grösstmöglichen unternehmerischen Anstrengung gezwungen werden, um das Ziel zu erfüllen. Mit Artikel 1 des Bundesbeschlusses haben wir diesen Beitrag zu genehmigen. Dieses Vorgehen setzt voraus, dass sich Departement, Bundesrat und die eidgenössischen Räte vertieft mit den Möglichkeiten der Unternehmung auseinandersetzen. Die Verkehrskommission hat sich vorerst mit dem Zwischenergebnis des laufenden Jahres, also von 1986, bis zum 30. September befasst. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass die hohen Zuwachsraten des Voranschlags 1986 nicht erreicht werden können. Beim inländischen Personenverkehr herrscht Stagnation, während beim internationalen ein Rückstand von 7 Prozent hingenommen werden muss.

Der Güterverkehr entwickelt sich unterschiedlich. Die optimistischen Budgetziele mit einem Zuwachs von 8 Prozent werden jedoch klar unterschritten. Im Wagenladungsverkehr konnten die beförderten Tonnen bis Ende September

um 2,7 Prozent und die Erträge um 2,1 Prozent gesteigert werden. Positive Entwicklungen sind im Binnenverkehr bei der Einfuhr und im kombinierten Verkehr zu verzeichnen. Negativ verliefen hingegen Ausfuhr und Transit. Beim letzteren führte der starke Schweizerfranken zu Frachteinbussen. Gesamthaft muss für das Jahr 1986 mit Erträgen im Güterverkehr gerechnet werden, die den Voranschlag um etwa 88 Millionen Franken unterschreiten werden. Gegenüber der Rechnung 1985 ergibt sich somit lediglich eine unbedeutende Zunahme. Andererseits scheint es aber auch möglich, den Aufwand um etwa 60 Millionen unter dem Voranschlag zu halten.

Der Fehlbetrag der SBB wird sich auf etwa 370 bis 380 Millionen Franken einstellen. Veranschlagt hatten wir vor Jahresfrist 333 Millionen. Mit alter Rechnungslegung müsste für 1987 mit einem Fehlbetrag von 413 Millionen Franken gerechnet werden, wobei erstmals keine Abgeltungen mehr für den Stückgutverkehr enthalten sind. 1986 waren das noch 50 Millionen. Damit zeichnet sich ein Ergebnis ab, das etwa im Bereich desjenigen für das laufende Jahr liegt und somit deutlich hinter jenem von 1985 zurückbleibt.

Beim Güter- und vor allem beim Personenverkehr werden Mehreinnahmen erwartet. Auf den Fahrplanwechsel Ende Mai findet eine spürbare Angebotsverbesserung statt, was sich mit besseren Frequenzen auszahlen müsste. Dies allerdings nur noch für die verbleibenden sieben Monate. Tarifierhöhungen sind angesichts des harten Wettbewerbs im Güterbereich nicht möglich; beim Personenverkehr würden sie im Widerspruch zu den auf 1. Januar in Kraft tretenden Tarifvergünstigungen stehen.

Bei den Aufwendungen steigen die Positionen Zinsen, Sachaufwendungen und Personalposten merklich an. Seit der Kommissionssitzung hat sich allerdings bei den Personalkosten eine Entlastung ergeben. Die Beschlüsse des Bundesrates von letzter Woche über die Teuerungszulagen führen zu Minderaufwendungen in der Grössenordnung von etwa 20 Millionen Franken. Bei der Budgetierung war ein Prozent Teuerungszulage vorgesehen. Da die Teuerung nur noch einmal jährlich – dies zu Beginn des Jahres – ausgeglichen wird, kann dieser Betrag als feststehend angesehen werden. Das Ergebnis verbessert sich also entsprechend. Sofern die übrigen Aufwendungen und Erträge sich gemäss Voranschlag entwickeln, muss sich ein Ueberschuss von etwa 20 Millionen Franken einstellen. Dieser ist gemäss Leistungsauftrag 1987 auf die neue Rechnung vorzutragen.

Mit Rationalisierungsmassnahmen ist es möglich, den Personalbedarf für die Arbeitszeitverkürzung und die Mehrleistungen für den Fahrplan 1987 in engen Grenzen zu halten. Das ständige Personal und das Hilfspersonal gehen um 7 Einheiten zurück, hingegen sind 2300 Personen in Ausbildung. Hier handelt es sich um Neurekrutierungen im Hinblick auf die kommenden bedeutenden Altersabgänge. Das Personalkorps der SBB weist zurzeit eine starke Ueberalterung auf.

Gemäss Leistungsauftrag 1987 bringt die Rechnungsgestaltung folgende finanzielle Verantwortung: Die Kosten des Betriebes und des Rollmaterials gehen voll zulasten der SBB und die Infrastrukturkosten – mit Ausnahme derjenigen für Kraftwerke und Werkstätten – zulasten des Bundes. Die SBB leisten einen Deckungsbeitrag an die Infrastrukturkosten des Bundes. Diesem Beitrag kommt eine eigentliche Schlüssel- und Indikatorfunktion zu. An seiner Höhe lässt sich die Ertragskraft der Unternehmung ablesen. Das Ausmass einer Ueber- oder Unterschreitung zeigt die Zuverlässigkeit der Budgetierung und die Anstrengungen von Geschäftsleitung und Personal, das gesteckte Ziel zu erreichen. Wir betreten hier Neuland und müssen die Erfahrungen erst sammeln. Der Bundesrat hat den Betrag auf 211 Millionen Franken erhöht und Herr Generaldirektor Latscha hat vor der Kommission erklärt, dass die SBB diese Zielsetzung akzeptieren und alles daran setzen werden, sie zu erreichen.

Damit übernimmt die Unternehmung 27 Prozent der Infrastrukturkosten. Der Bundesrat setzt mit dem Mittelfristplan das Ziel, diesen schrittweise auf 35,5 Prozent anzuheben.

Bundesrat Schlumpf zeigte sich zuversichtlich und erwartet mittelfristig eine positive Entwicklung.

Die Investitionsrechnung zeugt von einer verstärkten Erneuerung von Anlagen, Einrichtungen und Wagenmaterial. Die ordentlichen Investitionen nehmen um 165 Millionen Franken zu. Das Zusatzprogramm «Umweltschutz», welches die Attraktivität für die Fahrgäste mittels modernem Rollmaterial und zeitgemässen Bahnhofsanlagen verbessern will, ist beinahe dreimal so hoch wie 1986. Diese Zahlen dokumentieren einerseits den Nachholbedarf und andererseits den Willen, die Herausforderung der Zukunft anzunehmen. Die Beiträge Dritter an die Investitionen gehen zurück, da die Zahlungsspitzen beim Flughafenanschluss Genf und bei der S-Bahn Zürich überschritten sind. Es sind erstmals Investitionen für die CH 91 im Betrage von 19 Millionen Franken vorgesehen. Dabei handelt es sich um vorgezogenen Projekte der «Bahn 2000», welche nach dem Jubiläumsanlass der Bahn im normalen Rahmen dienen werden.

Der Mittelfristplan zeigt, dass sich die SBB weiter sehr stark für ihren Marktanteil wehren müssen. Sowohl beim Personen- wie auch beim Güterverkehr wird mit einer Zuwachsrate von etwa 2 Prozent gerechnet. Eine Ausnahme macht der Huckepackverkehr: von ihm erwartet man bis 1992 beinahe eine Verdoppelung. Der Personalbestand wird wieder leicht ansteigen, bedingt durch die grosse Zahl von Personen in Ausbildung. Diese sind ihrerseits notwendig, um die vielen bevorstehenden Abgänge zufolge Erreichen der Altersgrenze zu kompensieren.

Finanzwunder dürfen wir keine für die kommenden fünf Jahre von unseren Staatsbahnen erwarten. Im Gegenteil, es sind grosse Anstrengungen notwendig, um auf der Aufwand- und Ertragsseite zu befriedigenden Ergebnissen zu kommen. Hoffen wir, dass die Erkenntnis «der Kluge fährt im Zuge» noch vermehrt Anklang bei unserem Volk findet. Mit den gezielten Tarifvergünstigungen haben wir dazu eine günstige Voraussetzung geschaffen. Die starke Zunahme der Waldschäden sollte Anlass sein, sich jeweils die Wahl des Verkehrsmittels gründlicher zu überlegen. Diese Ueberlegungen sprechen für den öffentlichen Verkehr.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der Verkehrskommission, dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 zuzustimmen.

**M. Meizoz, rapporteur:** Le budget des CFF pour l'exercice 1987 présente un visage nouveau, en rupture avec celui qui a été le sien pendant des décennies. Cette métamorphose trouve sa source dans l'adoption, par le Parlement, du mandat de prestations 1987 en vertu duquel la Confédération a désormais la responsabilité financière de l'infrastructure, alors que les CFF assument celle de l'exploitation. Pour cette dernière, la distinction entre les notions d'économie de marché et de service public subsiste. Il en découle que les coûts non couverts des prestations en faveur de l'économie générale (transport régional des voyageurs, ferroutage) sont indemnisés par la Confédération qui supporte, en plus, les frais de construction et d'entretien de l'infrastructure.

La dissociation des responsabilités financières pour l'infrastructure et l'exploitation implique la publication de deux comptes, à savoir: le compte de résultats de l'entreprise, qui comprend toutes les charges et tous les produits; le compte de résultats de l'infrastructure, qui englobe, d'une part, les amortissements, les intérêts et l'entretien et, d'autre part, la couverture par les CFF et la Confédération.

Le déficit au sens actuel disparaît. Il demeure cependant possible, après comme avant. Si, dans le secteur d'économie de marché, les CFF ne réussissent pas à fournir une contribution pour les charges d'infrastructure, ou s'il y a insuffisance de couverture des frais d'exploitation, ils devront mentionner le déficit dans les comptes puis le reporter à l'exercice suivant. Le cas échéant, ils seront appelés à l'effacer au moyen des réserves accumulées précédemment.

Les grandes lignes du nouveau système étant ainsi tracées, on voit d'emblée qu'une comparaison avec les années antérieures est plutôt malaisée, pas impossible toutefois. Nul besoin en effet d'utiliser un décodeur sophistiqué pour s'apercevoir que le résultat de l'exercice 1987, mesuré à l'aune de l'ancienne pratique, en dépit d'un équilibre apparent, sera déficitaire de 413 millions de francs contre 281 millions en 1985 et vraisemblablement 375 millions en 1986. Il y a donc aggravation de la situation, provoquée par un rythme de progression des charges, plus 6,4 pour cent, plus nerveux que celui des produits, plus 3,2 pour cent. L'écart se creuse donc; voici pourquoi.

Les dépenses de choses, avec 976,3 millions de francs, ou plus 8,1 pour cent, sont en expansion sous la pression, principalement, du coût plus élevé de l'entretien des véhicules et des installations fixes, des locations de matériel roulant, de l'énergie électrique dont la consommation se développe. En dépit de la baisse générale des taux sur les marchés de l'argent et des capitaux, les intérêts, avec 244,2 millions de francs, ou plus 19,1 pour cent, font un bond considérable par rapport à 1985. Le surcroît d'endettement entraîné par les investissements est la cause de cette évolution dont tout porte à croire qu'elle ira se confirmant au cours des années 1988 à 1992.

Les frais de personnel marquent une avance de 140 millions de francs pour culminer à 2,571 milliards de francs. Ils ne représentent plus que les 55,7 pour cent des charges totales contre 58,6 pour cent deux ans plus tôt. De plus, comme on vient d'apprendre qu'il ne sera pas servi d'allocations de renchérissement en 1987, ces frais de personnel s'inscrivent encore en baisse par rapport aux prévisions budgétaires.

Le poids de cette catégorie de dépenses, considérées en chiffres absolus, a ainsi pu être contenu dans des limites satisfaisantes. Il faut s'en féliciter, car cela ne va pas de soi en un moment où, pour corriger les effets négatifs d'une structure des âges plutôt défavorable, il se révèle nécessaire d'augmenter le nombre des agents en formation de 605 unités ou de 1,6 pour cent.

Ce faisant, les CFF acquièrent la capacité d'assumer les besoins supplémentaires engendrés aussi bien par la réduction de la durée du travail que par l'enrichissement de l'offre dans le service voyageurs. L'accroissement du trafic étant plus rapide que celui de l'effectif du personnel, soit 6,1 pour cent pour les voyageurs/kilomètres et 4 pour cent pour les tonnes/kilomètres, les CFF affichent, grâce à des mesures de rationalisation toujours plus poussées, une remarquable hausse de la productivité. Les cheminots y contribuent d'une manière décisive. Il faut leur savoir gré des efforts consentis pour maintenir à un haut niveau la réputation d'une entreprise qui se meut dans un environnement plutôt difficile. Il est intéressant de rappeler, à ce propos, qu'en 1974 les CFF occupaient 41 031 collaborateurs, en 1987, ceux-ci ne sont plus que 37 714, soit 8 pour cent de moins. Dans le même temps, et comme nous le savons, le trafic a progressé dans une proportion beaucoup plus forte.

Les produits s'étoffent quelque peu, moins cependant que les charges, d'où la dégradation des résultats par rapport à 1985 et 1986. Les recettes apportées par le service des voyageurs en constituent le poste le plus important. Avec 1,261 milliard de francs, ou plus 5,9 pour cent, elles prennent du volume grâce à des prestations nouvelles et attractives, à l'ouverture, à fin mai prochain, de la ligne de l'aéroport de Genève, à des facilités tarifaires dites «écologiques» dont l'entrée en vigueur est fixée au 1er janvier 1987. Je note à ce sujet que près de 70 000 abonnements à demi-prix, à 100 francs, ont déjà été vendus depuis le 20 octobre écoulé. Les perspectives d'une reprise de la demande se précisent donc. Elles devraient prendre progressivement de la consistance au fil des ans, avec la mise en exploitation du RER zurichois, l'ouverture de l'exposition nationale CH 91, l'achat de matériel roulant plus confortable, la modernisation des installations de vente et d'accueil dans les gares, la multiplication des places de parc à proximité de ces dernières.

Le transport des marchandises, dont on pense qu'il drainera

vers les CFF 1,208 milliard de francs, ne connaîtra pas l'accélération souhaitée. C'est du moins l'avis du Conseil fédéral qui, au moment de l'adoption du message, était fondé à croire en un ralentissement «de l'expansion économique en Suisse et dans les pays industrialisés d'Europe occidentale». Or, pour 1987, selon des observations faites récemment, les principaux organismes de prévision économique estiment la progression du produit national brut de ces pays à 3 pour cent, donc à un niveau proche de celui enregistré en 1986. Cela devrait être notamment le cas de l'Allemagne, notre partenaire économique numéro un. Le trafic de transit pourrait en être stimulé.

Quant à la conjoncture suisse, elle continuera probablement à bénéficier d'un haut degré d'activité, notamment dans les secteurs de la production industrielle et de la construction. Le rail en tirera certainement profit. On peut donc penser, sur la base de ces considérations, que le trafic marchandises évoluera plus favorablement que prévu. Acceptons-en l'augure.

Les produits accessoires occupent une place bien en vue dans la colonne des recettes. Ils s'établissent à 519 millions de francs, soit seulement 1,8 pour cent de plus qu'en 1985. C'est peut-être dans ce domaine que se trouvent les «potentiels de gestion inédits» dont parle le message du Conseil fédéral. Il est en effet possible que, grâce à un relèvement du prix de l'électricité, on puisse faire mieux qu'en 1985 au chapitre des ventes d'énergie. S'agissant des fermages et des locations, on peut espérer qu'une gestion rigoureuse et dynamique du patrimoine immobilier permettra d'en améliorer substantiellement le rendement. Il faut presser le pas dans la direction d'une utilisation optimale des locaux non ou partiellement utilisés, d'une occupation rationnelle des espaces et volumes disponibles (entrepôts, places de chargements et déchargements, etc.). La création d'emplacements de parcage pour véhicules automobiles doit être envisagée systématiquement, sur une large échelle et dans les délais les plus courts, non seulement dans les gares desservies par les trains intercités où, par ailleurs, des progrès réels sont observés, mais encore et surtout dans celles de moyenne importance situées sur les lignes du trafic régional où, semble-t-il, les choses n'avancent pas aussi vite.

Le point fort du budget CFF pour 1987 réside sans doute dans la relance des investissements. Au total, 1,279 milliard de francs seront accordés aux CFF pour leur permettre à la fois de procéder à une opération de rattrapage, de préparation puis de construction de l'avenir.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, il y a lieu de souligner que le Conseil d'administration des CFF a, en 1985 déjà, élaboré à cet effet un plan d'investissement de dix ans dont le montant total s'élève à 870 millions de francs. Pour 1987, 103 millions seront dépensés à ce titre, notamment dans l'achat de matériel roulant et la modernisation des gares (accès, accueil, etc.).

Le message du Conseil fédéral expose les conditions dans lesquelles le gouvernement a été amené à exiger des CFF qu'ils participent à raison de 211 millions de francs au lieu de 201,5 millions, initialement prévus, à la couverture des dépenses d'infrastructure. La Commission des transports et du trafic partage les vues du Conseil fédéral. Avec lui, elle considère que les CFF devraient pouvoir obtenir des recettes accrues dans les secteurs des «Produits accessoires» et des «Autres produits».

Le budget des CFF pour 1987, dont le résultat ne sera pas tout à fait à la hauteur des espérances, représente pour cette entreprise un cap difficile. Il n'en comporte pas moins de multiples aspects favorables non seulement parce qu'il inaugure une nouvelle pratique comptable mais encore et surtout parce qu'il ouvre la voie à des développements positifs dont le plan à moyen terme pour les années 1988/1992 définit les grandes lignes. Il en résultera, pour l'essentiel, le démarrage de l'opération RAIL 2000, une amélioration notable de l'offre, un volume de trafic nettement supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, une intervention plus marquée en

faveur de la protection de l'environnement et une augmentation sensible de la productivité.

En conclusion de ce rapport, la Commission des transports et du trafic vous recommande de prendre acte du plan à moyen terme pour les années 1988/1992. Elle vous invite enfin à voter le budget CFF pour 1987 dans les termes du projet d'arrêté tel que proposé par le Conseil fédéral.

**Aliesch:** Beim Voranschlag 1987 der SBB befinden wir uns in einer Uebergangsphase und an einem Wendepunkt: in einer Uebergangsphase bei der Verkehrs- und Ertragsentwicklung, an einem Wendepunkt, was die Darstellung des Budgets betrifft. Namens der Fraktion der FDP möchte ich dazu folgende grundsätzliche Feststellungen machen.

1. Auch wenn das früher übliche Defizit im neuen Budget der SBB auf beinahe wundersame Weise verschwunden ist, handelt es sich dabei in keiner Art um ein Verschleierungsmanöver oder um eine buchhalterische Vernebelungstaktik der SBB, wie in letzter Zeit oft zu hören und zu lesen war. Jeder diesbezüglich an die SBB gerichtete Vorwurf ist ungeheuerlich; wir weisen derartige Anschuldigungen mit aller Entschiedenheit zurück. Sowohl die Ausarbeitung des Mittelfristplans wie die Neuordnung beim Voranschlag erfolgte vielmehr korrekt gemäss den vom Parlament beschlossenen Grundsätzen des neuen Leistungsauftrages.

2. Wir haben den Leistungsauftrag 1987 an die SBB befürwortet. Heute haben wir daraus die Konsequenzen zu ziehen und entsprechend zu handeln. Das bedeutet unter anderem, dass wir uns in Zukunft noch vertiefter mit dem Budget und insbesondere auch mit den unternehmerischen Möglichkeiten der SBB auseinandersetzen müssen, dies deshalb, weil wir den Beitrag der SBB an den gesamten Infrastrukturaufwand festzulegen und zu genehmigen haben. Der Infrastrukturbeitrag aber muss die SBB gemäss Leistungsauftrag zu grössten unternehmerischen Anstrengungen zwingen.

Wir – Bundesrat wie Parlament – müssen derart über das unternehmerische Potential der SBB informiert sein. Ein konsequentes Festhalten an den Grundsätzen des Leistungsauftrages 1987 bedeutet aber ebenso, dass wir den SBB den dort umschriebenen unternehmerischen Freiraum auch im politischen Alltag gewähren. Dabei sind wir uns bewusst, dass diese unternehmerische Freiheit die SBB zu grösster Verantwortung und uns zu entsprechender Kontrolle verpflichtet. Bei diesem ersten Budget nach den Grundsätzen des neuen Leistungsauftrages befinden wir uns alle – SBB, Bundesamt für Verkehr, Departement, Bundesrat und Parlament – sozusagen noch in einer Angewöhnungs- und Lernphase. Das ist uns bewusst.

3. Die Leistungen des Bundes – und damit auch des Steuerzahlers – sind aus der neuen Darstellungsart von Voranschlag und Rechnung der SBB nicht mehr ganz so klar ersichtlich, wie das bis anhin der Fall war. Zu diesen Leistungen aber dürfen wir stehen. Die Offenlegung der Bundesleistungen für die SBB, diesen wichtigen Teil des öffentlichen Verkehrs und des ganzen Verkehrsystems in der Schweiz, zeigt, was uns die SBB wert sind, nämlich sehr viel. Der Bundesrat hat die finanziellen Leistungen des Bundes für die SBB in der Botschaft auf Seite 30 aufgelistet. Es wird Aufgabe des Parlamentes sein, die Öffentlichkeit über die Bundesleistungen an die SBB zu informieren. Ich spreche ausdrücklich von Leistungen und nicht von Belastungen. Die Offenlegung der Leistungen und die Orientierung der Öffentlichkeit über die Zahlen werten wir als positiv. Wir müssen diese Leistungen nicht verstecken.

4. Die SBB befinden sich heute auf dem richtigen Weg. Der Voranschlag 1987 und der Mittelfristplan 1988 bis 1992 zeigen, dass die SBB den ihnen durch den Leistungsauftrag 1982 gegebenen und im neuen Leistungsauftrag bekräftigten unternehmerischen Freiraum im positiven Sinne nutzen und als Verpflichtung auffassen.

Die FDP-Fraktion stimmt den Prognosen der SBB und des Bundesrates zu: mittelfristig darf mit einer Verkehrs- und Ertragssteigerung gerechnet werden. In dieser Beziehung befinden wir uns heute in einer Uebergangsphase. Es wird sich mittel- und langfristig auszahlen, dass wir das Schwer-

gewicht unserer Bemühungen um eine Attraktivitätssteigerung bei den SBB – und dem öffentlichen Verkehr ganz allgemein – auf die Investitionen legen und Konsumverbilligungen nur als flankierende Massnahmen betrachten. Nur durch grosse Investitionen in Bahnanlagen und Rollmaterial erreichen wir, dass die Bahnverbindungen besser und schneller werden und die Bahn attraktiver wird.

Aufwendungen für die Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» bilden einen wichtigen Schritt auf diesem Weg. Wir befürworten deshalb auch ausdrücklich die im Voranschlag der Investitionsrechnung für das Jahr 1987 vorgesehenen Aufwendungen von gegen 1,3 Milliarden Franken. Die Steigerung der Investitionsaufwendungen gegenüber 1985 um mehr als ein Viertel werten wir als positiv.

5. Das Bild einer Unternehmung in der Öffentlichkeit wie auch der Leistungsausweis eines Betriebes hängen in erster Linie vom Einsatz, vom Leistungswillen, von der Leistungsbereitschaft und von der Qualität der Mitarbeiter ab. Das trifft auch auf die SBB zu. In dieser Beziehung kann den SBB ein gutes Zeugnis ausgestellt werden, haben sie sich doch in einem hart umkämpften Markt und nicht nur in einem Monopolbereich zu bewähren.

Namens der Fraktion der FDP danke ich allen Mitarbeitern der SBB in der Generaldirektion – mit den Herren Generaldirektoren Latscha, Crippa und Eisenring an der Spitze – und allen Mitarbeitern der SBB für die geleistete und in Zukunft noch zu leistende Arbeit.

Wir erachten es beispielsweise als eine grosse unternehmerische Leistung, dass der Personalbestand von über 39 000 auf heute etwa 37 300 gesenkt werden konnte – tiefer, als es der Leistungsauftrag 1982 vorsah. Wir sind der Ueberzeugung, dass eine derart konsequente Personalpolitik längerfristig nicht nur dem Bund und den SBB, sondern auch jedem einzelnen Mitarbeiter zugute kommt. Dabei sind wir uns sehr wohl bewusst, dass diese notwendigerweise konsequente Personalpolitik die Arbeit am Arbeitsplatz nicht immer erleichtert, auf die Dauer aber doch mehr Befriedigung und Erfolg bewirkt.

6. Ich habe mich bei meinen Ausführungen zum Voranschlag der SBB angesichts der durch den Leistungsauftrag 1987 eingeleiteten Neuordnung bewusst nicht mit Detailfragen des Budgets auseinandergesetzt, obwohl es dazu einiges zu sagen gäbe. Das wird uns jedoch nicht von der Verpflichtung befreien, uns auch in Zukunft immer wieder sehr kritisch mit den Voranschlägen und Rechnungen der SBB zu befassen. Wir sind dazu dem Bund, dem Steuerzahler und letztlich auch den SBB gegenüber verpflichtet und aufgerufen. Unsere Kritik verstehen wir dabei nie als destruktiv oder gegen die SBB und deren Mitarbeiter gerichtet, wie uns dies manchmal und aus allzu offensichtlichen Motiven unterschoben wird, sondern immer als konstruktiv-aufbauend.

Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen, dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 zuzustimmen.

**Dünki:** Ich teile Ihnen mit, dass die LdU/EVP-Fraktion dem Budget 1987 der SBB zustimmt – sowohl der Investitions- als auch der Erfolgsrechnung. Vom Mittelfristplan nehmen wir sogar zustimmend Kenntnis.

Wie Sie vom Kommissionspräsidenten gehört haben, legen uns die SBB und der Bundesrat den nach dem neuen Rechnungsmodell aufgebauten Voranschlag vor. Dies ist ja eine zwingende Folge des beschlossenen neuen Leistungsauftrages. Auch uns fällt es schwer, die Zahlen dieses Jahres mit den früheren zu vergleichen. Wir sind aber besorgt darüber, dass ein merklich schlechteres Ergebnis gegenüber der Rechnung 1985 erwartet wird. Der Aufwandzuwachs ist höher als die Ertragssteigerung. Das ist bedauerlich, lässt sich aber zurzeit nicht ändern. Hoffentlich tragen die in die Wege geleiteten Sondermassnahmen bald Früchte, so dass die Bundesbahnen zu einer Frequenzverbesserung im Personenverkehr gelangen. Mehr Passagiere heisst im Klartext Mehreinnahmen.

Es ist erfreulich, dass gleichzeitig mit der Einführung der Umwelt-Tarife auch eine markante Verbesserung des Leistungsangebotes geplant ist. Beide Elemente zusammen sollten zum Erfolg führen; wir sind davon überzeugt. Auf jeden Fall werden sukzessiv mehr Leute auf die öffentlichen Transportmittel umsteigen. Das ist nötiger denn je. Es genügt nicht, einfach zur Kenntnis zu nehmen, das Waldsterben schreite fort. Man muss etwas dagegen unternehmen. Die Devise «Mehr mit der Bahn statt mit dem Auto fahren» sollte nicht nur für die anderen gelten, sondern wir Parlamentarier sollten auch vermehrt danach handeln. Die eigentliche Tarifpolitik liegt im Kompetenzbereich der Organe der SBB. Kürzlich wurde von dieser Seite eine Preiserhöhung angekündigt. Der Zeitpunkt war psychologisch denkbar ungünstig. Die Vergünstigungen sind noch nicht einmal in Kraft – sie laufen erst an –, und schon will man einen neuen Aufschlag in die Wege leiten! Der Aufschlag mag rechnerisch richtig sein, psychologisch passt er aber nicht in die Landschaft. Er wirkt kontraproduktiv und hemmt das jetzt zum Umsteigen bereite Publikum. Dieser Absicht muss frühzeitig der Kampf angesagt werden – heute schon.

Will der SBB-Verwaltungsrat nochmals einen Hosenlupf mit dem Parlament wagen? Ich erinnere daran, dass schon einmal ein Voranschlag nur mit einer ganz knappen Mehrheit genehmigt worden ist. Ich rufe deshalb jetzt schon in den Saal: Hände weg von einer Tarifierfassung! Das könnte ins Auge gehen.

**M. Massy:** Le groupe libéral prend acte du projet de budget 1987 des Chemins de fer fédéraux. C'est la première fois que notre grande Régie nationale a établi son budget sur la base du nouveau mandat de prestations qui prévoit une innovation très importante, à savoir la prise en charge des dépenses d'infrastructure par la Confédération, cette dernière fixant sa contribution à 211 millions. On ne peut donc plus comparer les chiffres du budget 1987 à ceux des budgets qui ont précédé cette date.

Cela amène notre groupe à faire cette déclaration. Au mois de juin déjà, lors du vote sur le mandat de prestations 1987, nous avons fait les remarques suivantes: les libéraux sont opposés à ce nouveau mandat car il n'a, en fait, qu'un seul but: masquer les déficits de la grande Régie fédérale. Le principe est simple: la caisse fédérale paie les investissements d'infrastructure et les CFF, eux, s'occupent de rentabiliser les dépenses. Pour rendre le tout séduisant, on insiste sur l'esprit d'entreprise qui devrait motiver encore plus le personnel occupé. Or, l'activité des collectivités publiques doit être fondée sur deux piliers, la cohérence et la transparence. La cohérence voudrait que ce soit l'utilisateur des infrastructures qui décide du développement de celles-ci et la transparence veut que les investissements soient pris en compte par celui qui doit les rentabiliser. Il y a donc une joyeuse confusion entre la caisse fédérale et celle des CFF. Au moment où RAIL 2000 entre en scène et qu'un important développement de nos lignes ferroviaires se dessine, il nous semblait donc préférable que les CFF soient personnellement impliqués dans les investissements futurs d'infrastructure.

C'est pratiquement une malhonnêteté à l'égard du peuple suisse que de masquer un résultat qui, qu'on le veuille ou non, ne peut être équilibré au vu des prestations demandées. Tout le monde veut voyager avec des tarifs spéciaux et l'on comprend que le train, s'il veut retrouver sa clientèle, doit accorder des avantages à certaines couches de la population – par exemple les jeunes, les écoliers, les retraités, les familles, les sociétés, les militaires, etc. Nous autres, libéraux, l'avons affirmé à plusieurs reprises: les CFF sont soumis à la concurrence du trafic privé, tout en devant remplir leur mandat de service public. Au contraire d'une grande Régie fédérale comme les PTT, ils ne sont pas au bénéfice d'un monopole. Dans une certaine mesure donc, leurs déficits sont politiquement acceptables, lorsqu'ils servent l'intérêt général du pays. Dès lors, le budget présenté

perd de son impact lorsqu'on sait qu'il est en somme un peu un tour de passe-passe comptable.

Quelles sont à l'heure actuelle les compagnies de chemins de fer étrangères qui font des bénéfices? Il y aurait une solution pour éviter de gros trous dans les finances des CFF, ce serait de supprimer les lignes «gourmandes», les tronçons qui coûtent plus qu'ils ne rapportent. Or, c'est tout l'arrière-pays qui en souffrirait.

Nous ne nous opposerons donc pas à ce budget, mais en conclusion, je voudrais dire que les CFF ont droit à des louanges pour leur excellent marketing qui, espérons-le, poussera le citoyen à prendre le train plus souvent. Malgré la situation économique, la Régie enregistre une légère baisse qui est plus une conséquence de la dévalorisation de la monnaie que d'une moins bonne fréquentation des trains. Sur le plan marchandises, et malgré d'importants investissements dans ce secteur, on remarque de plus en plus que notre pays est détourné et que ce sont des nations voisines qui en profitent. Il ne faut pas baisser les bras devant les importants travaux réalisés en France par exemple pour attirer le trafic marchandises. Le groupe libéral espère que la Suisse va redevenir la plaque tournante de l'Europe.

**Müller-Wiliberg:** Wir stellen fest, dass der SBB-Voranschlag 1987 schlechter abschneidet als die Rechnung 1985. Mit dem neuen Leistungsauftrag, der am 1. Januar 1987 in Kraft treten wird, haben wir der vorliegenden Budgetaufstellung grundsätzlich zugestimmt. In der Presse fand diese Neugestaltung nicht überall gute Aufnahme. Es wurde von Wegzubern der SBB-Defizite geschrieben. Dem ist entgegenzuhalten, dass nach neuer Ordnung der Bund die Verantwortung für die Infrastrukturaufgaben übernimmt und die SBB ihrerseits daran einen vom Bundesrat festzulegenden Beitrag zu leisten haben. Dieser Beitrag darf nicht einfach die Differenz zwischen Aufwand und Ertrag darstellen, sondern muss nach objektiven und betriebswirtschaftlichen Grundsätzen festgelegt werden. Die Bundesbahnen müssen mit der Festlegung dieses Betrages zu grösseren unternehmerischen Leistungen angespornt werden. Der Bundesrat hat das im Rahmen dieses Budgets getan und eine Erhöhung auf 211 Millionen Franken vorgenommen.

Unsere Fraktion begrüsst diese hohe Zielvorgabe, die die SBB zwingt, grösste Anstrengungen auf der Einnahmenseite zu unternehmen.

Mit Genugtuung nehmen wir zur Kenntnis, dass dank der vielen eingeleiteten Massnahmen langfristig doch ein deutlicher Trend zu einem positiveren Rechnungsabschluss bemerkbar ist. Vieles ist im Gang, das von der Natur der Sache her noch keinen Mehrertrag abwerfen kann, sich längerfristig aber positiv für die SBB auswirken wird. Wir denken vor allem an die Zürcher S-Bahn, die Flughafenlinie in Genf und an die «Bahn 2000» der Zukunft. Mit unseren jüngsten Beschlüssen sind wir einer koordinierten Verkehrspolitik wirklich einen Schritt näher gekommen. Wir benötigen für die Zukunft schnelle, sichere, technisch fortschrittliche und attraktive Bahnen. Mit den einzelnen Massnahmen befinden wir uns gut in Fahrt.

Im übrigen begrüsst es unsere Fraktion, dass vermehrt versucht wird, in der Nähe von Bahnhöfen Parkgelegenheiten für Motorfahrzeuge zu schaffen. Nur wenn dieses Anliegen erfüllt ist, wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr auch aus Regionen ohne Busverbindung attraktiver werden. Leider stellen wir fest, dass im laufenden Jahr vor allem im Personenverkehr eine Stagnation gegenüber den budgetierten 4 Prozent Zunahmen eingetreten ist. Die SBB müssen deshalb alles daran setzen, dass sich die Angebotssteigerung auch auf die Ertragslage positiv auswirken wird. Andererseits anerkennen wir die Bemühungen der SBB, durch Rationalisierungsmassnahmen den Personalaufwand trotz Arbeitszeitverkürzung im Rahmen zu halten.

Die SVP-Fraktion stimmt dem Voranschlag der SBB für das kommende Jahr in der vorgeschlagenen Höhe zu.

**Weber Leo:** Die Fraktion der CVP genehmigt die Voranschläge der Bundesbahnen wie auch den Infrastrukturbau-

trag und nimmt vom Mittelfristplan für die nächsten fünf Jahre Kenntnis. Wir betrachten es als einen Mangel in der Darstellung, dass der Gesamtbetrag, den der Bund unter allen einzelnen Titeln für die SBB leistet, aus dem Beschluss nicht hervorgeht. Das ist schliesslich der entscheidende Punkt für das Parlament wie für die Öffentlichkeit: Wir glauben, dass sich der Bundesrat etwas einfallen lassen müsste.

Überprüft werden müsste auch die Frage, ob nicht der Personalplafond periodisch durch das Parlament festgelegt werden sollte. Das ist im Bundesgesetz über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes von 1974/1983 ausdrücklich vorgeschrieben. Angesichts der Personalausgaben und ihrer Bedeutung im Gesamthaushalt der Bundesbahnen wäre das kein Luxus. Die Ausführungen des Bundesrates zu dieser Frage und zur bisherigen Praxis befriedigen uns nicht.

In Einzelheiten möchte ich mich nicht verlieren, sondern die drei folgenden Bemerkungen allgemeiner Natur anbringen: 1. Die Budgetierung erfolgte verfahrensmässig nach der alten Methode. Daran hat sich auch die Kommission gehalten. Sie hat mit der Uebearbeitung ihrer Arbeitsmethode zwar begonnen, doch entsprechende Beschlüsse vor sich hergeschoben. Wir messen dieser Uebearbeitung sehr grosses Gewicht zu. Ihr Ziel muss sein: nicht zuviel, aber genügend Kontrolle durch das Parlament. Dabei gilt es, die neu aufgebauten internen Kontrollen der Bundesbahnen wie auch jene der Bundesverwaltung zu berücksichtigen. Der Brei darf nicht durch zu viele Köche verdorben werden. Andererseits verlangen gewisse Schlüsselpositionen im Verhältnis der Bundesbahnen zum Bund eine vertiefte Behandlung, wie zum Beispiel der Infrastrukturbeitrag der Bundesbahnen, die Abgrenzung der infrastrukturbedingten Kosten von den Betriebskosten wie auch die Abgeltungen. Diese Bedürfnisse werden die Kommission zwingen, ihre Arbeitsweise zu intensivieren.

2. Begriffe wie «Leistungsauftrag», «Leistungsdruck» werden im Bereich der Bundesbahnen in der letzten Zeit häufig vom Bundesrat gebraucht. Richtig daran ist, dass sich die Bahn gegenüber früheren Jahrzehnten vermehrt bemühen muss, wirtschaftlich zu denken und zu handeln. Sie hat in den letzten Jahren auch deutliche Zeichen in dieser Richtung gesetzt, was anerkannt werden soll. Wenn sie zudem ihre Absicht verwirklicht, Ertragsverbesserungen primär über Kostensenkungen und nicht über Preiserhöhungen zu erzielen, so ist sie auch hier auf dem richtigen Weg.

Durch verschiedene Rahmenbedingungen sind ihr auf diesem Wege aber Grenzen gesetzt. Sie sind weder durch die SBB noch durch die Eidgenossenschaft beliebig manipulierbar. Besonders im Güterverkehr ist die nationale und internationale Wirtschaftslage von entscheidender Bedeutung. Zielvorgaben über erhöhte Erträge, wie sie der Bundesrat im Bereich des Infrastrukturbeitrages sowohl im Budget 1987 als auch mittelfristig vorsieht, haben daher ohne Zweifel ihre Tücken. So nehmen wir die verfügte Erhöhung des erwähnten Beitrages um 9,5 Millionen pro 1987 mit einigem Schmunzeln entgegen.

Wir möchten den Bundesrat ersuchen, in Zukunft von solchen Uebungen abzusehen. Sie ändern nämlich an der Ertragslage der Bahn nichts und können höchstens als Ausdruck einer überschätzten Einwirkungsmöglichkeit der Oberbehörde gewertet werden.

3. Der Bundesrat weist mit Recht darauf hin, dass das finanzielle Ergebnis der Bundesbahnen für 1986 schlechter sein wird als vorgesehen und es 1987 nochmals schlechter aussehen dürfte. Mittelfristig prophezeit er aber bereits «eine Aenderung dieser negativen Entwicklung» und erblickt sogar das Morgenrot einer zentralen Stellung der Bahnen in unserem Verkehrssystem. Wir sind überzeugt, dass seine Zukunftsaussichten zu optimistisch sind. Solche Prognosen stellen in der Geschichte der Bundesbahnen zwar nichts Neues dar. Nach jeder Sanierung, angefangen 1944 über die sechziger und siebziger Jahre bis zur heutigen Endsanierung, die kein Defizit mehr bringen soll, konnte man sie vernehmen. Es ist geradezu rührend nachzulesen, welche

Hoffnungen jeweils an entsprechende Massnahmen geknüpft wurden. Der Rauhref der Wirklichkeit hat sie immer wieder zunichte gemacht. Wir sind daher der Meinung und raten dazu, die Erwartungen vorläufig nicht zu hoch zu schrauben. Die Bahnen haben einen Nachholbedarf an Technik und an Goodwill, dessen Befriedigung Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird. Das Endziel einer gesunden Ertragslage wird sich daher mittelfristig, d. h. in den nächsten fünf bis zehn Jahren, mit Sicherheit nicht einstellen. Dass es längerfristig zu erreichen ist, hoffen wir; es muss aber im Augenblick offenbleiben. Man sollte unseres Erachtens daher nicht mit übertriebenen Prognosen falsche Hoffnungen wecken.

**Eggli-Winterthur:** Ich kann Ihnen bekanntgeben, dass die sozialdemokratische Fraktion dem SBB-Budget zustimmt und vom fünfjährigen Mittelfristplan ebenfalls zustimmend Kenntnis nimmt.

Wie bereits mehrmals ausgeführt, wurde nun das Budget aufgrund des neuen Leistungsauftrages aufgestellt. Ich möchte mich dazu nicht mehr äussern, damit wenigstens ich die knappe Zeit des Parlamentes nicht mehr länger beanspruche.

Ich möchte lediglich noch auf einen Punkt hinweisen. Herr Leo Weber hat hier festgestellt, dass das Parlament von Zeit zu Zeit die Personalplafonierung neu überprüfen sollte. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass die SBB in den letzten Jahren massiv Personal reduziert haben. Allerdings werden sie in der Zeit von 1985 bis 1987 605 Angestellte mehr haben. Bei dem ständigen Personal und beim Hilfspersonal erfolgte eine Stellenreduktion von sieben Personen. Mit diesen 605 und der Stellenreservierung haben die SBB nun 612 Personen in Ausbildung. Einerseits werden Leute pensioniert oder verlassen vorher den SBB-Dienst. Darum müssen neue Leute ausgebildet werden. Andererseits bieten die SBB nächstes Jahr ab Fahrplanwechsel ein höheres Leistungsangebot von 16 Prozent im Regionalverkehr und 7 Prozent im Intercity-Verkehr an. Wenn man mehr Züge anbietet, braucht man eben auch mehr Lokomotivführer und mehr Kondukteure. Diese müssen vorher ausgebildet werden. Wenn wir nun – wie in vergangenen Zeiten – hier die Personalplafonierung für die SBB festlegen, dann bedeutet das, dass das Parlament gleichzeitig auch das Verkehrsangebot der SBB festlegen muss. Es kann dann nicht mehr reklamieren, die SBB würden einen zu schwachen Verkehr anbieten oder es sollte ein besseres Fahrplanangebot usw. vorliegen. Dieser Gefahr müssen Sie sich ganz bewusst sein, wenn Sie im Parlament glauben, langfristig oder mittelfristig jeweils auch bei den SBB die Personalplafonierung durchführen zu müssen. Hier würde gelten, was Herr Leo Weber selber gesagt hat: Man soll die SBB so kostengünstig wie möglich arbeiten lassen, sonst verderben zu viele Köche den Brei! Hier möchte ich nicht als Koch dabei sein und den Brei bei der Personalbeschaffung mitverderben.

Ich möchte Sie bitten, auf das Budget einzutreten und es zu genehmigen.

**Künzi:** Ich stimme dem Voranschlag der SBB gerne zu und danke bei dieser Gelegenheit den zuständigen Instanzen für ihre ständigen Bemühungen, den öffentlichen Verkehr in unserem Lande auszubauen und zu fördern.

Es fällt mir aber bei der Durchsicht des Voranschlages unter Abschnitt «Investitionen» auf, dass bei Bauobjekten im Kreise III, und zwar ganz speziell im Kanton Zürich, immer massive Beiträge Dritter in beachtlicher Höhe erwähnt sind. Solche Hinweise fehlen weitgehend in andern Gebieten oder in andern Kantonen. Ich denke da an den Ausbau der Bahnhöfe Rheinfelden oder Flüelen sowie an Projekte wie Solothurn-West und andere mehr. Dringende Projekte werden bei uns oft zurückgestellt, solange sich der Kanton nicht massiv beteiligt. Ich denke da an die Bahnhöfe von Rüti, Affoltern usw.

Herr Bundesrat Schlumpf, ich erlaube mir in diesem Zusammenhang die Frage an Sie zu stellen: Nach welchen Grund-

sätzen werden gesamtschweizerisch die SBB-Anlagen – ich denke jetzt vor allem an Bahnhöfe – auf den Stand der Verkehrsanforderung und der Technik gebracht, wie es das SBB-Gesetz vorschreibt? Wir haben in Zürich oft den Eindruck, dass hier ab und zu mit verschiedenen Ellen gemessen werde.

**Müller-Meilen:** Dieses SBB-Budget basiert zum ersten Mal auf dem neuen Leistungsauftrag. Das Budget kann deshalb ausgeglichen werden – dank der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, dank der Uebernahme des Infrastrukturaufwandes. Im Leistungsauftrag 1977 heisst es dazu: «Die Bundesbahnen tragen zudem einen Teil des Infrastrukturaufwandes. Der Bundesrat legt diesen Teil so fest, dass die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen sind.» Soweit zu den Ausführungen des Leistungsauftrages. In der Botschaft der SBB zum Voranschlag ist zu diesem wichtigen Punkt folgendes ausgeführt worden: «Die SBB haben ihren Voranschlag nach strengen Kriterien erarbeitet. Sie schöpften ertrags- und aufwandsseitig alle Reserven aus. Sie leiteten daraus ab, ein Infrastrukturbeitrag, der ihnen gerade den Ausgleich der Rechnung ermögliche, entspreche den unternehmerischen Zielsetzungen des Leistungsauftrages 1987.»

Heute ist der entscheidende Punkt für die Höhe der Leistungen des Bundes an die SBB die Festsetzung des Beitrages der SBB an den Infrastrukturaufwand. Ich stelle nun doch die Frage: Wer kontrolliert jeweils, ob wirklich alle Reserven durch die SBB ausgeschöpft wurden? Wie wurde der Beitrag an den Infrastrukturaufwand durch die SBB in diesem Jahr ermittelt? Entspricht er einfach der Marge, um das Defizit zu vermeiden, oder entspricht er wirklich den unternehmerischen Anforderungen gemäss Leistungsauftrag? Ich glaube, nachdem wir diesen Leistungsauftrag festgesetzt haben, muss das Departement auch das Budget der SBB entsprechend begleiten und prüfen. Wie ermittelt das Departement künftig die Höhe dieses Beitrages der SBB? Wir haben dem Leistungsauftrag in der Meinung zugestimmt, dass er nicht zum Ruhekissen der SBB werden darf, sondern eine Herausforderung an ihre unternehmerische Leistung sein und bleiben muss. Deshalb ist es wichtig, dass der Bund als Gesprächspartner die Voraussetzungen für die Höhe dieses Beitrages der SBB an den Infrastrukturaufwand genau prüft und im Sinne einer Herausforderung festlegt.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich möchte die vielen aner kennenden Worte, die an die Adresse der SBB gerichtet wurden, verdanken; ich werde sie gerne an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterleiten. Das Lob ist wohlverdient. Was wir heute als Zwischenergebnis feststellen können, ist nicht zuletzt den eigenen Anstrengungen der SBB auf allen Stufen zu verdanken.

Es wurden auch einige Fragen gestellt, einige kritische Bemerkungen angebracht. Dazu folgendes:

Nationalrat Dünki, Herr Latscha hat für 1988 keine Tarifierhöhung in Aussicht gestellt. Herr Latscha hat – im Gegenteil – erklärt, dass im Jahre 1987 eine Tarifierhöhung überhaupt nicht in Betracht kommen könne. Wir haben ab 1. Januar diese Tarifenkungsmassnahmen eingeführt. Wie es weitergeht, bleibt offen und hängt auch vom Kostenverlauf, von der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung, ab. Es sind überhaupt keine Vorbereitungen getroffen oder Gespräche geführt worden. Etwaige Tarifierhöhungen müssen zwischen der Generaldirektion und mir besprochen werden. Ein solches Gespräch hat gar nicht stattgefunden. Ich glaube nicht, dass man Tarifierhöhungen für 1988 heute überhaupt als ein Thema bezeichnen kann. Ich teile Ihre Meinung, dass solche Erhöhungen unter politischen Gesichtspunkten sehr sorgfältig geprüft werden müssten. Hier ist durch Kolportage in der Öffentlichkeit etwas entstanden, was der Meinung von Herrn Latscha und der SBB nicht entspricht. Der Verwaltungsrat hat nie über solche Tarifierhöhungen diskutiert. Herr Clivaz ist Mitglied des Verwaltungsrates und könnte Ihnen das vermutlich bestätigen.

Nationalrat Weber, Sie erachten es als einen Mangel, dass im Text des Bundesbeschlusses die Gesamtleistung des Bundes für die SBB nicht aufgeführt sei. Wir haben diese Gesamtleistung auf Seite 30 der Botschaft und nicht im Beschlusstext dargestellt, weil Aufwendungen, die im Jahre 1987 in der SBB-Rechnung in Erscheinung treten, in der Rechnung des Bundes erst im Jahre 1988 sichtbar werden.

Eine Darstellung im Bundesbeschluss, was im Jahre 1987 an Belastungen des Bundes resultiert, wäre nicht identisch mit dem, was an Aufwendungen aus der SBB-Rechnung 1987 hervorgeht. Das wäre für den Leser unverständlich und verwirrend. Es ist richtig, diese Aufwendungen zulasten des Bundeshaushaltes wie bisher von Zeit zu Zeit in einer Budgetbotschaft oder noch besser in einer Rechnungsbotschaft über das abgelaufene Geschäftsjahr darzustellen.

Zum Personaletat: Zu den Ausführungen von Nationalrat Weber hat Nationalrat Egli bereits das Wesentliche gesagt. Ich danke ihm dafür. Ich möchte nur sagen, dass über diese Frage immer wieder diskutiert wird, weil hier eine formal ungleiche Darstellung zwischen SBB einerseits und PTT andererseits erfolgt. Wir prüfen sie jetzt noch einmal. Aber wesentlich ist genau, was Herr Egli sagte: Ueber eine stringente Personalpolitik beeinflusst man in entscheidendem Masse die unternehmerische Gestaltung, und gerade das wollen wir ja nicht.

Zur Frage der Benutzerentschädigungen und damit auch zur Frage, die Nationalrat Müller-Meilen in diesem Zusammenhang gestellt hat: Für das Budget 1987 hatten wir noch keine Erfahrung. Wir haben auf Seite 13 in der Botschaft kurz unsere derzeitige Praxis darzustellen versucht. Wir müssen erst noch Erfahrungen sammeln. Die Kontrolle obliegt dem Bundesamt für Verkehr, der Finanzverwaltung und dann dem Departement und ist gestützt auf die Unterlagen, die erarbeitet werden. Ich beantragte dem Bundesrat aufgrund einer reinen Ermessensbeurteilung, auf diese 211 Millionen Franken zu gehen. Die Zahl, die die SBB vorgeschlagen hatten, also 9,5 Millionen Franken weniger, lag ebenfalls im Ermessensbereich. Mir ging es darum, möglichst genau den zitierten Wortlaut von Artikel 2 Absatz 3 des Bundesbeschlusses anzuwenden und zu zeigen, dass wir im Rahmen des Ermessensspielraums mit der Summe nicht unten bleiben wollen, sondern an die oberste Grenze gehen, um derartige Anstrengungen der SBB im unternehmerischen Bereich zu forcieren. Aber ich gebe gerne zu, dass man ertragsmässig ebenso gut unten oder ungefähr in der Mitte hätte bleiben können. Wir müssen erst noch Erfahrungen sammeln. Es sind ohnehin – auch in Zukunft – Schätzwerte.

Nationalrat Weber hat gesagt, dass er davon mit einem Schmunzeln Kenntnis genommen habe. Er zieht daraus einen anderen Schluss als ich. Wenn wir Ihnen mit unserer Praxis bei der Festlegung dieser Benutzerentschädigungen ein Schmunzeln entlocken können, dann machen wir das gerne. Das ist doch besser, als wenn wir Ihnen eine griesgrämige Stimmung vermitteln müssten. Auch deshalb werden wir bei dieser konsequenten – ich möchte nicht gerade sagen harten, aber doch anforderungsreichen – Haltung bleiben. Im Rahmen des vernünftigen Ermessens werden wir die Benutzerentschädigung nach oben orientieren und nicht nach unten. Es darf vor allem, Herr Müller, nicht einfach eine Differenzrechnung gemacht werden, damit die Rechnung dann am Schluss aufgeht. Sie hätten es natürlich auch in der Hand, als Parlament darauf korrigierend Einfluss zu nehmen.

Nationalrat Künzi, die Grundsätze für die Bemessung der Drittbeiträge im Investitionsbereich – Sie haben vor allem Bahnhöfe genannt – kann ich Ihnen nicht erläutern. Es gibt solche. Ich weiss lediglich, dass sie eingehalten werden, sowohl gegenüber dem Kanton Zürich wie auch gegenüber den anderen Regionen. Ich werde veranlassen, dass sie Ihnen zugestellt werden, damit Sie sie im Detail kennenlernen und allenfalls auch dazu Ihre Anregungen einbringen können.

Einige Schlussbemerkungen: Man hat von «Morgenröte»

gespröchen. Nationalrat Weber sagte, es sei geradezu rührend, wie zukunftsfröh wir bei diesem Budget vorgegangen seien und uns geäussert hätten. Meine Damen und Herren, ich bin gar nicht dieser Meinung. Wir stehen in einer Zwischenetappe. Wir wollen realistisch davon Kenntnis nehmen, was man bis jetzt erreicht hat, und vorausschauen, was erreichbar ist. Von den Kommissionsreferenten wurde dargelegt – ich danke ihnen für ihre Präsentation –, dass hier eine erste Nutzenwendung des neuen Leistungsauftrages vorliegt. Auswirkungen der gesteigerten Investitionen und auch des bewussten unternehmerischen Verhaltens der Unternehmungsleitung sind bereits feststellbar. Im Voranschlag 1987 tritt ein Erfolg noch nicht zahlenmässig in Erscheinung, in einer Finanzplanzahl 1988 auch nicht. In der Rechnung 1986 übrigens – es wurde darauf hingewiesen – ist das auch nicht zu erwarten. Vieles ist eben erst im Fluss. Nationalrat Müller-Wiliberg hat auf den Investitionsbereich hingewiesen. Ich bin aber überzeugt: Wir haben eine gute Saat ausgebracht. Wir haben noch weiter zu säen. Aber die Ernte beginnt in kleinen Schritten. Sie zeichnet sich ab. Ich bin gar nicht der Meinung, es sei rührend oder fast etwas kindlich oder hilflos, wenn man dieser Entwicklung mit Zuversicht entgegenblickt. Man kann die Entwicklung der letzten 25 Jahre nicht heranziehen und daraus schliessen, dass dieses Vertrauen, was die Bewältigung der Zukunft betrifft, unrealistisch sei, weil uns das in den letzten 25 Jahren nicht gelungen sei. Wir haben eine Analyse vorgenommen. Wir wissen heute, weshalb es zu dieser Entwicklung gekommen ist. Wir sind entschlossen, Gegensteuer zu geben, die Entwicklung zu beeinflussen und sie nicht einfach hinzunehmen. Wenn wir das nicht tun wollten, wenn wir nicht mit umfassendem Blick auf die Probleme der Umwelt, der Energie, der Landressourcen Verkehrspolitik betreiben wollten, dann wäre es nicht nur rührend, sondern als Politik des öffentlichen Verkehrs – hier der SBB – nicht zu verantworten. Aber das Parlament, der Bundesrat, die Verwaltung und – wie ich glaube – auch die Öffentlichkeit haben bewiesen, dass sie es ernst meinen mit dieser Neuorientierung. Deshalb ist eine zuversichtliche Beurteilung des weiteren Weges durchaus realistisch und gar nicht irgendwie rührend. Wichtig ist, dass die Zielrichtung gemeinsam von Parlament und Bundesrat abgesteckt wurde! Wichtig ist die Kontinuität auch im Tagesgeschehen. Ein Jahresbudget gehört zu diesem politischen Alltag. Wichtig ist Beharrlichkeit in der Zielverfolgung. Wir wollen Schritt um Schritt in die richtige Richtung marschieren. Nationalrat Aliesch hat gesagt, der beschrittene Weg sei richtig. Dieses Budget stellt einen kleinen Schritt in diese Richtung dar. Das Budget verdient deshalb die Zustimmung, für die ich Ihnen dankbar bin.

*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 Beschluss des Ständerates

**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 80 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

*Sessionsprogramm – Programme de la session*

**Le président:** Le programme de la prochaine semaine de session vous a été distribué. Il suscite quelques réflexions.

**M. Gautier:** Rassurez-vous, je vais être très bref. Nous avons reçu ce nouveau programme. Je constate qu'une fois de plus on a retiré de l'ordre du jour les initiatives concernant l'interruption de grossesse. Ce problème est connu de l'Assemblée fédérale depuis 1971, date de la première initiative. Il y a quinze ans que nous débattons de cette affaire.

Il y a huit ans, des initiatives ont été déposées, quatre par des parlementaires, quatre par des gouvernements cantonaux. La commission est prête à rapporter – cela a traîné en longueur parce qu'il y a eu divers incidents – depuis janvier 1986. La Conférence des présidents de groupe n'a pas pu mettre ce problème à l'ordre du jour de la session de mars dernier. Elle l'a mis à celui de juin, puis l'a renvoyé en septembre. En septembre, on le renvoie en décembre et en décembre, on nous dit que l'on n'a pas le temps de s'en occuper.

Je veux bien. Toutefois j'aimerais que la Conférence des présidents de groupe ou le président du conseil nous dise si cette affaire sera remise définitivement aux calendes grecques ou bien si, un jour ou l'autre, on aura le temps de s'en occuper. Si je pose cette question, c'est parce que j'estime que l'on peut, à la rigueur, faire attendre des parlementaires qui lancent des initiatives, mais qu'il est beaucoup plus malséant de faire attendre pendant huit ans quatre cantons qui ont déposé des initiatives dans le même sens. Cela me paraît d'autant plus regrettable qu'au mois de novembre le gouvernement de la République et Canton de Genève a écrit une lettre au président du Conseil national pour lui demander que cet objet soit porté à l'ordre du jour de la présente session. La Conférence des présidents de groupe en a tenu compte, mais maintenant il est à nouveau renvoyé. Alors je voudrais savoir de M. le président du Conseil national, ou de quelqu'un d'autre, quand il compte agender cet objet et quelle réponse il compte faire au gouvernement de la République et Canton de Genève.

**Mme Christinat:** J'appuie entièrement les propos et les critiques de M. Gautier. En tant que présidente de cette commission, j'ai dû accepter, comme vient de le dire M. Gautier, que ce débat soit renvoyé trois fois et de session en session, nous arrivons maintenant à la fin de l'année sans avoir réussi à traiter cet objet.

Il est vrai que les sessions extraordinaires sont mal aimées par ce Parlement. Toutefois, elles permettraient de temps en temps de rattraper notre éternel retard. Plusieurs collègues, membres de la commission et moi-même, demandons aujourd'hui expressément que l'interruption de grossesse soit traitée sans autre au cours de la première semaine de la session de printemps de l'année prochaine car il ne faudrait pas retarder indéfiniment ce débat en le reportant à une prochaine législature, comme cela a été le cas jusqu'à présent. C'est un risque qui pourrait se traduire par la constitution d'une nouvelle commission, qui devra évidemment reprendre tous les travaux à zéro, ce qui serait pour le moins une mauvaise solution. Nous attendons, Monsieur le président, une information de votre part sur la requête de M. Gautier et de moi-même.

**Le président:** J'aimerais tout d'abord dire que la Conférence des présidents de groupe est navrée de cette situation. Elle a beaucoup hésité avant de choisir une solution qui lui paraissait s'imposer, compte tenu du retard que nous avons pris dans nos travaux et surtout de la brièveté des débats que nous devons admettre comme une fatalité due aux réceptions diverses qui sont encore annoncées au programme du Parlement la semaine prochaine. Le Parlement suisse, je le dis tout nettement à M. Gautier, ne saurait renvoyer quoi que ce soit aux calendes grecques. Par ailleurs, j'en fais appel à sa grande compréhension d'ancien président et à Mme Christinat, je peux donner l'engagement quant à notre

volonté d'inscrire cet objet au début de la session de mars. Nous avons exprimé cette volonté dans une lettre qui est partie ce matin à l'adresse du Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève.

84.033

### **Volksinitiativen mit Gegenentwurf. Abstimmungsverfahren**

#### **Initiatives populaires accompagnées d'un contre-projet. Procédure de vote**

Siehe Jahrgang 1985, Seite 2094  
Voir année 1985, page 2094

Beschluss des Ständerates vom 30. September 1986  
Décision du Conseil des Etats du 30 septembre 1986

#### *Differenzen – Divergences*

##### **Titel und Ingress, Ziff. I und II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

##### **Titre et préambule, ch. I et II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Steinegger**, Berichterstatter: Zur Vorgeschichte dieser Vorlage über das Abstimmungsverfahren bei Volksinitiativen mit Gegenentwurf:

Im März 1985 ist der Ständerat – mit 23 zu 17 Stimmen – auf die Vorlage des Bundesrates über die Neuregelung des Abstimmungsverfahrens für Volksinitiativen mit Gegenentwurf nicht eingetreten. Der Nationalrat hat im Dezember 1985 dagegen mit 107 zu 86 Stimmen Eintreten beschlossen. Mit 93 zu 74 Stimmen hat dann das Modell des Bundesrates über den Antrag Hänsenberger/Steinegger obsiegt. Das Modell des Bundesrates enthält das Drei-Fragen-Schema mit Zulassung des doppelten Ja. Werden beide Vorschläge von Volk und Ständen angenommen und erzielt bei der Stichfrage eine Vorlage mehr Standesstimmen und die andere Vorlage mehr Volksstimmen, entscheidet die Prozentsummenrechnung.

Der Vorschlag Hänsenberger/Steinegger wollte beim Zwei-Fragen-Schema und beim Verbot des doppelten Ja bleiben, hätte aber die halbleeren Stimmzettel neutralisiert; heute wirken sich leere Teilstimmen auf die andere Frage wie eine Nein-Stimme aus.

Am 11. März 1986 ist dann der Ständerat auf die Vorlage ebenfalls eingetreten, hat aber die Angelegenheit an die Kommission zurückgewiesen, mit dem Antrag, nach einer Lösung des Problems auf Verfassungsstufe zu suchen (also nicht im Bundesgesetz über die politischen Rechte). Im September 1986 hat der Ständerat das Geschäft behandelt. Die Regelung auf Verfassungsstufe wurde sanktioniert und das «Modell Schaffter» zum Beschluss erhoben. Dieses Modell enthält das Drei-Fragen-Schema, die Zulassung des doppelten Ja, verzichtet aber auf die Prozentsummenrechnung.

Die Petitions- und Gewährleistungskommission schlägt Ihnen Zustimmung zum Ständerat vor. Der Bundesrat schlägt Ihnen ohne Engagement Festhalten an der Vorlage Bundesrat/Nationalrat vor.

Zu den Differenzen: Es bestehen folgende zwei Differenzen. Der Ständerat verzichtet auf die Prozentsummenrechnung. Wenn also Volk und Stände beiden Vorlagen (Frage 1 und 2) zustimmen, aber die eine Vorlage mehr Volks- und die andere Vorlage mehr Standesstimmen in der Stichfrage

(Frage 3) erzielt, tritt keine Vorlage in Kraft. Das heisst, die Verfassung wird nicht geändert.

Die zweite Differenz betrifft die Regelungsstufe. Der Ständerat regelt die Angelegenheit in der Verfassung. Dem Bundesrat und dem Nationalrat hätte eine Regelung auf Gesetzesstufe genügt.

Ich komme zur Würdigung der Kommission. Mit der Prozentsummenrechnung befinden wir uns beim Problem des «Doppelmehrs». Es geht also um die Situation, da Volk und Stände beiden Vorlagen zustimmen. Wenn sich in der Stichfrage Volks- und Ständemehr entsprechen, entsteht kein Problem. Ein Problem entsteht, wenn bei der Stichfrage die Volksmehrheit zu einer Vorlage neigt und die Ständemehrheit der anderen Vorlage zugetan ist. Die statistische Wahrscheinlichkeit allerdings, dass ein derartiger Fall eintreten könnte, ist gering. Immerhin ist dieser Fall nicht auszuschliessen.

Zur Lösung dieses Konfliktfalles hat der Bundesrat die Prozentsummenrechnung vorgeschlagen. Es werden bei der Stichfrage die prozentualen Anteile bei den Volks- und Ständestimmen errechnet und die beiden Anteile für beide Vorlagen addiert; die Vorlage mit der höheren Summe obsiegt. Gegen diese Konfliktlösung sind vor allem föderalistische Bedenken ins Feld geführt worden. Wohl kann mit der Prozentsummenrechnung nur eine Vorlage obsiegen, die die Zustimmung von Volk und Ständen erhalten hat. Bei der Stichfrage hingegen kann weder das Volk, noch können die Stände ein Vetorecht ausüben.

Der Ständerat möchte deshalb auf die Prozentsummenrechnung verzichten. In einer derartigen Konfliktsituation sollten beide Vorlagen als abgelehnt gelten. Diese Lösung ist natürlich ebenfalls nicht ungefährlich. Wenn eine solche Situation tatsächlich einmal eintritt, wird es wohl schwierig sein, den Stimmbürgern zu erklären, warum trotz der Annahme von zwei Vorlagen durch Volk und Stände alles verworfen ist!

In der Kommission war man bereit, den föderalistischen Bedenken des Ständerates, die auch in diesem Rat bereits im März 1985 geäußert worden waren, Rechnung zu tragen und dem Ständerat zu folgen.

Verfassungsrechtlich besteht kein Zwang, dieses Abstimmungsverfahren auf Verfassungsstufe zu regeln. Im Ständerat sind vor allem staatspolitische Argumente ins Feld geführt worden. Mein am Beispiel des Konsumkreditgesetzes geschärftes Urteil «verbiethet» mir zu behaupten, es hätten teilweise auch abstimmungstaktische Überlegungen im Ständerat eine Rolle gespielt.

Man hat argumentiert, dass es sich um eine äusserst wichtige Aenderung eines seit 1892 eingespielten Abstimmungsverfahrens handle. Die Petitions- und Gewährleistungskommission hat gegenüber einer derartigen Begründung Bedenken. Die Regelungsstufe ist kein Selbstbedienungsladen. Wir kämen in ein schlimmes Fahrwasser, wenn wir bei der Gesetzgebung von Fall zu Fall die Unterstellung unter das fakultative oder obligatorische Referendum festlegen würden. Bundesrat und Bundesversammlung haben die ihnen in der Verfassung zugewiesenen Fragen zu entscheiden und dürfen sich nicht nach Lust und Laune der Volksabstimmung bedienen.

Allerdings werden diese grundsätzlichen Bedenken in der vorliegenden Vorlage etwas gemildert, weil es sich um eine Regelung im Zusammenhang mit dem Verfahren der Verfassungsrevision handelt. Man kann durchaus die Meinung vertreten, dass die Grundsätze dieses Verfahrens in der Verfassung festzulegen sind, auch wenn der historische Gesetzgeber die Frage des Abstimmungsverfahrens bei Gegenentwürfen früher ohne Bedenken in einem Gesetz geregelt hat.

Die Petitions- und Gewährleistungskommission schlägt Ihnen deshalb vor, vollumfänglich dem Ständerat zu folgen.

**M. Couchepin**, rapporteur: En mars 1985, le Conseil des Etats avait décidé de ne pas entrer en matière sur une modification de la loi sur les droits politiques, qui avait pour but de permettre la réponse positive, à la fois à l'initiative et

## **SBB. Voranschlag 1987**

### **CFF. Budget 1987**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1842-1850
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 989

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.