

gen, Folge leisten würde, würde man den Weg zu einer Einheitsinitiative durchaus nicht versperren. Aber Sie werden nun entscheiden, und Sie müssen wissen, was Sie wollen.

Sie wissen: Der Antrag der Mehrheit der Kommission heisst, den beiden Initiativen keine Folge zu leisten. Sie wissen, dass ich selber der Minderheit angehöre.

Le président: Nous allons passer aux décisions. Je vous rappelle qu'il y a deux initiatives parlementaires proposant l'institution de l'initiative législative, soit celle de M. Jaeger et celle de M. Ruf.

Au sujet de l'initiative de M. Jaeger, un vote à l'appel nominal a été demandé et nous voterons bien sûr ensuite sur l'initiative de M. Ruf.

Initiative 86.221 (Jaeger)

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Ammann-St. Gallen, Bäumlín, Biel, Bircher, Blunschy, Bratschi, Braunschweig, Brélaz, Bundi, Camenzind, Carobio, Chopard, Christinat, Clivaz, Columberg, Deneys, Dünki, Eggli-Winterthur, Engler, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Friedli, Gloor, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jaggi, Keller, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Magnin, Maître-Genève, Mauch, Meier Fritz, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Nauer, Neukomm, Oehen, Oester, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Renschler, Riesen-Fribourg, Robbiani, Ruch-Zuchwil, Ruf-Bern, Ruffy, Seiler, Soldini, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Zwygart (78)

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Baggi, Basler, Blocher, Bonnard, Bonny, Bremi, Bühler-Tschappina, Bürer-Walensstadt, Candaux, Cantieni, Cavadini, de Chastonay, Cincera, Cottet, Cotti, Couchepin, Coutau, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eppenberger-Nesslau, Etique, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Frey, Früh, Gautier, Geissbühler, Giger, Giudici, Graf, Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Hunziker, Iten, Jeanneret, Jung, Kohler, Kühne, Landolt, Loretan, Luchinger, Martignoni, Massy, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Reich, Reichling, Revaclier, Ruckstuhl, Rutishauser, Rüttimann, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schüle, Schwarz, Segmüller, Spoerry, Steinegger, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss, Ziegler, Zwingli (92)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Auer, Grassi, Künzi, Pini (4)

Abwesend sind – Sont absents:

Aubry, Berger, Borel, Butty, Darbellay, Dirren, Eggenberg-Thun, Eng, Gehler, Herczog, Martin, Nef, Nussbaumer, Petitpierre, Pidoux, Reimann, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Rubi, Schnyder-Bern, Spälti, Wanner, Weber Leo, Zbinden (25)

Präsident Cevey stimmt nicht

M. Cevey, président, ne vote pas

Initiative 86.224 (Ruf-Bern)

Steffen: Sie haben dieser parlamentarischen Initiative sehr knapp keine Folge gegeben.

Ich möchte Sie ermuntern, jetzt der parlamentarischen Initiative von Herrn Kollege Ruf zuzustimmen, und zwar verweise ich auf Artikel 21quater des Geschäftsverkehrsgesetzes. Es heisst dort: «Beschliesst der Rat, der Initiative sei Folge zu geben, so beauftragt er eine Kommission, eine Vorlage auszuarbeiten.» Und jetzt hören Sie gut zu: Es heisst weiter: «Sie kann einen Gegenentwurf vorlegen.» Mit anderen Worten: Alle Damen und Herren – Frau Spoerry unter anderen –, die die Einheitsinitiative befürworten, müssten jetzt Herrn Ruf zustimmen, und zwar deshalb, weil dann die Kommission über die Bücher gehen kann und ohne weiteres als Gegenentwurf eine solche Einheitsinitiative bringen könnte.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch etwas erklären: Es wurde vorhin schon davon gesprochen, manchmal kämen Sachen aus der falschen Ecke. Ich möchte Sie doch bitten, diese Ansicht einmal beiseite zu legen. Es gibt keine falsche Ecke, sondern es gibt Parlamentarier, die besonders in solchen Sachfragen Anträge stellen, und die sollte man in diesem Rat ernst nehmen, woher sie auch immer kommen. Ich möchte Sie sehr höflich bitten, hier ein Gleiches zu tun und dieser Initiative von Herrn Ruf zuzustimmen. Dann ist wirklich alles offen, dann kann gearbeitet werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	53 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	80 Stimmen

87.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1986 **CFF. Gestion et comptes 1986**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. April 1987 (BBI II, 697)
Message et projet d'arrêté du 29 avril 1987 (FF II, 705)

Kühne, Berichterstatter: Ich habe Ihnen über Geschäftsbericht und Rechnung der SBB 1986, also über die Vergangenheit, zu berichten. Trotzdem darf ich Ihnen eine Aktualität melden. Eine Million Halbtaxabonnemente sind verkauft – und zwar viel schneller, als wir es zu hoffen wagten. Das ist nun heute offiziell und der millionste Kunde wird heute nachmittag gefeiert. Die von uns am 19. Juni 1986 beschlossene Tarifvergünstigung ist also ein voller Erfolg. Die Bahnen verzeichnen Frequenzzunahmen und auch eine Steigerung des Marktanteiles.

Nun aber zum Geschäftsbericht 1986. Die Verkehrskommission hat das Geschäft am 12. Mai behandelt und zur Kenntnis genommen, dass bei Erträgen von 3,903 Milliarden und Aufwendungen von 4,260 Milliarden Franken ein Fehlbetrag von 356,8 Millionen Franken resultiert. Das Ergebnis ist um 23,6 Millionen Franken schlechter ausgefallen als der Voranschlag. Der Trend zu jährlich besseren Abschlüssen, der sich seit 1982 einstellte, ist damit vorerst unterbrochen worden. Auffallendstes Merkmal ist das Zurückbleiben der Verkehrserträge hinter den offensichtlich zu hoch gesteckten Budgetzielen. Andererseits konnte die Kostenentwicklung in engen Grenzen gehalten werden. Der Aufwand stieg lediglich um 2,6 Prozent. Generaldirektor Latscha hat vor der Kommission darauf hingewiesen, dass die Konkurrenzsituation für die Bahnen nicht leicht ist. Die Treibstoffpreise sind für Personenwagen und Nutzfahrzeuge ausserordentlich günstig. 1986 wurde zudem eine Rekordzahl von Neuzulassungen bei den Strassenfahrzeugen verzeichnet. Die

Schliessung von Autobahnlücken hat dem Individualverkehr Vorteile und Erleichterungen gebracht. So kann z. B. festgestellt werden, dass seit der Eröffnung der Nordumfahrung Zürich Frequenzeinbussen bei den entsprechenden Bahnstationen eingetreten sind. Der Streik der französischen Staatsbahnen hat sich ebenfalls negativ auf die SBB ausgewirkt. Beim Personenverkehr konnte mit 228,5 Millionen beförderten Personen das höchste Ergebnis seit 15 Jahren erreicht werden und dies trotz Einbussen im internationalen Verkehr. Der Binnenverkehr hat um 2 Prozent zugenommen. Dabei liegen die Streckenabonnemente und die Gruppenreisen über dem Durchschnitt. Besonders Anklang fanden die Familienvergünstigungen, stiegen doch die Familienreisen um 35 Prozent. Die Einführung des 5-Franken-Tarifs hat bei Urlaubern der Armee eine Verdoppelung des Schienenanteils bewirkt. Die Möglichkeit zum vorzeitigen Bezug des vergünstigten Halbtaxabonnements ab 1. November 1986 förderte den Absatz dieses Fahrausweises stark. Dadurch wurde das Ergebnis 1986 um etwa 11 Millionen Franken verbessert. Die entsprechenden Verkehrsleistungen werden aber zum überwiegenden Teil erst 1987 erbracht. Die Generaldirektion SBB verzichtet auf eine Abgrenzung, da dies zu kompliziert und zu aufwendig wäre.

Der Güterverkehr bereitet einige Sorgen. Die Erträge stagnieren auf dem Vorjahresniveau. Die Verkehrsmenge stieg um 1,4 Prozent auf 45,1 Millionen Tonnen. Die Entwicklung verlief jedoch sehr unterschiedlich. Binnenverkehr und Importverkehr haben dank günstiger Wirtschaftsentwicklung zulegen können. Export- und Transitverkehr erlitten merkliche Einbussen. Die verminderten Schrotttransporte durch unser Land brachten allein einen Ausfall von 7 Millionen Franken. Im Transitverkehr wirkt sich namentlich für Lebensmittel die ungenügende Leistungsqualität, bedingt durch die veraltete Infrastruktur, zunehmend negativ aus. Verwaltungsrat und Generaldirektion der SBB vertreten die Ansicht, dass neben genügender Kapazität die Leistungsqualität durch kürzere Transportzeiten – also aufgrund einer neuen Eisenbahnpenttransversale – eine wesentliche Voraussetzung für merklich höhere Verkehrsanteile des Transitverkehrs bildet.

Bundesrat Schlumpf wies im Rahmen der Kommissionsverhandlung ebenfalls – namentlich im Hinblick auf die verkehrspolitische Lage in Europa – auf die Bedeutung eines leistungsfähigen Angebotes für den Transitverkehr hin. 40-Tonnen-Lastwagen mit 4 m Eckhöhen müssen verladen und zügig durch unser Land geschleust werden können. Das ist ebenfalls nur mit einer neuen Eisenbahnpenttransversale möglich. Die Alternative wäre eine starke Zunahme des Strassentransitverkehrs mit allen negativen Folgen. Die Sonderregelungen und Beschränkungen der Schweiz bezüglich Gewicht und Fahrzeit werden von unsern Nachbarn dauernd weniger geschätzt, und die Gefahr von Retorsionen ist latent. Heute liegt in der Verbesserung des Hucklepack-Angebots der einzige Verhandlungsspielraum für unser Land.

Bei Cargo-Domizil konnte eine Mengenzunahme von 4 Prozent verzeichnet werden. Die Erträge sanken aber gleichzeitig um 3 Prozent. Dies ist auf den Preiskampf zurückzuführen. Um Transportaufträge zu erhalten, müssen teilweise preisliche Zugeständnisse gemacht werden. Die Kostendeckungsgrade haben sich denn auch zwischen 1983 und 1985 unterschiedlich entwickelt. So ist im Personenfernverkehr der Deckungsgrad von 90 auf 96 Prozent gestiegen, im regionalen Verkehr jedoch von 28 auf 24 Prozent gesunken. Der eigentliche Kostenträger früherer Jahre, der Wagenladungsverkehr, hat ebenfalls eine Einbusse erlitten, nämlich von 72 auf 67 Prozent. Zulegen konnten hingegen der Hucklepackverkehr von 53 auf 60 und Cargo-Domizil – also ehemaliger Stückgutverkehr – von 36 auf 44 Prozent. Uebrigens möchte ich darauf hinweisen, dass Sie mit den Parlamentarierinformationen sehr gute Fakten und Zahlen erhalten haben.

Bei den Aufwandpositionen führte der gegenüber 1985 um 90 Einheiten kleinere Personalbestand zu Einsparungen. Für Besoldungen musste der budgetierte Betrag nicht voll

ausgeschöpft werden. Die Personalreduktion ist auf verschiedene Rationalisierungsmassnahmen zurückzuführen. Andererseits klagen die Verantwortlichen über Rekrutierungsprobleme, namentlich in den Agglomerationen Genf und Zürich. Die zunehmenden Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt, qualitativ und anzahlmässig genügend Leute zu finden und die Abgänge zu ersetzen, werden zu einer ersten Sorge. Die vom Bundesrat nachträglich bewilligte höhere Teuerungszulage bewirkte für die SBB zusätzlich 12 Millionen Franken Kosten. Auffallend ist die Zunahme der Position Honorare um 29,1 Prozent. Die Erhöhung ist die Folge einer vergrösserten Anzahl Vorprojekte, welche bis zu einem allfälligen Bauentscheid der Unternehmungserfolgsrechnung belastet werden. Diese Zunahme ist also gewissermassen Vorbote einer verstärkten Investitionstätigkeit in den kommenden Jahren. Die Investitionsrechnung ist um 127 Millionen auf 1,138 Milliarden Franken angestiegen. Dabei blieb die Investitionstätigkeit infolge Kapazitätsengpässen bei Planung und Ausführung bei den Bahnanlagen deutlich hinter dem Voranschlag zurück, während sie bei den Fahrzeugbeschaffungen darüber liegt. Das Beschaffungsprogramm des Rollmaterials hat eine Beschleunigung erfahren, was der Attraktivitätssteigerung dient. Als Beiträge Dritter konnten 189 Millionen Franken verbucht werden. Den Löwenanteil leistete der Kanton Zürich mit 135 Millionen als Beitrag an die S-Bahn.

In der Investitionsrechnung ist erstmals eine Tranche von 36 Millionen Franken des Zusatzbudgets Umweltschutz enthalten. Damit soll die Modernisierung von Rollmaterial und Bahnhofanlagen beschleunigt werden.

Die Abschreibungen erreichten 503 Millionen Franken. Der durchschnittliche Abschreibungssatz beträgt 3,3 Prozent, für das Rollmaterial ist er bei 4 Prozent angesetzt.

Die Verkehrskommission hat sich über die Entwicklung im ersten Quartal 1987 orientieren lassen. Der Güterverkehr bekundet Mühe, auf Touren zu kommen, und das Zwischenergebnis liegt leicht unter den Vorjahreszahlen. Erfreulich lässt sich jedoch der Personenverkehr an. Ich habe Ihnen schon gesagt, dass bereits jetzt eine Million Halbtaxabonnemente im Umlauf sind – gegenüber 550 000 im ganzen Jahr 1986. Zur Klarstellung sei gesagt, dass die Aktion der sogenannten «Gratis-Abonnemente» für das Bundespersonal erst 1988 in Kraft treten wird. Bisher sind es also echte Verkäufe. Ertragsmässig liegt der Personenverkehr merklich über den Vorjahreszahlen, und zwar mit Erträgen, die am Markt erzielt wurden, ohne die Ausgleichszahlung, die der Bund für die Tarifiereduktion noch zu leisten hat. Bedingt durch den zusätzlichen Kauf von Abonnementen und Tageskarten in den ersten Monaten des Jahres kann sich das Ergebnis möglicherweise noch etwas nach unten korrigieren. Aber sicher ist, dass gemäss Zählungen jetzt der Marktanteil der Schiene um 2 bis 3 Prozent gestiegen ist und dass ebenfalls als Ergebnis von Zählungen in den Zügen eine Frequenzzunahme von 10 Prozent nachgewiesen werden kann. Die Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs tragen also somit ganz eindeutig erste Früchte. Generaldirektor Latscha zeigte sich zuversichtlich, dass die SBB den Beitrag an die Infrastruktur von 211 Millionen Franken 1987 erwirtschaften können.

Wie schon letztes Jahr wurde die Jahresrechnung zusätzlich von einem aussenstehenden Treuhandunternehmen geprüft. Schwerpunkte in der Abschlussrevision waren Bestandes- und Bewertungsprüfungen der Bilanz- und Investitionsrechnung, verbunden mit Stichprobenweisen Zusammenhangsprüfungen zur Unternehmungserfolgsrechnung. Das Ergebnis ist auf Seite 56 des Geschäftsberichtes festgehalten. Im Rahmen von Vorrevisionen wurden die Bereiche Verkehrskontrolle, Abrechnung Personenverkehr, Kreditorenzahlungen, Garantierückbehalte, Eventualverpflichtungen, Eröffnungsbilanz und Sparkasse sowie bei der Kreisdirektion Zürich die Kreditorenerfassung in der Abteilung Betrieb, Verwaltung und Bau geprüft. In einem Management Letter wurde auf einige Mängel bei der Buchungspraxis bei vorsorglich erworbenen Liegenschaften, auf einen nicht verbuchten Kursverlust, der nun der Rechnung 1987 belastet

wird, sowie auf eine Risikoposition im Zusammenhang mit dem Verkauf von alten Eisenbahnwagen hingewiesen.

Die Verkehrskommission hat Anstrengungen unternommen, um ihre Aufgabe als Kontrollorgan der SBB zu verbessern und zu verstärken. Dies ist namentlich für die neuen Instrumente des Leistungsauftrages 1987 von grosser Bedeutung. Ich möchte nur auf die Infrastrukturerfolgsrechnung und die damit zusammenhängenden Abgrenzungsfragen sowie auf die Bemessung des Beitrages der SBB an die Infrastrukturaufwendungen hinweisen. Um die Wirkung zu verbessern, hat die Verkehrskommission drei Sektionen gebildet. Jede hat den Bereich eines Departementes der Generaldirektion zu bearbeiten. Alle Sektionen haben ihre Arbeiten aufgenommen, und es zeigt sich, dass dieses Vorgehen zweckmässig ist. Als erste Schwerpunkte wurden folgende Themen ausgewählt: Sektion 1 unter Leitung von Herrn Steinegger: Kompetenzen der Bundesversammlung im Bereich des Voranschlags, insbesondere bei Tarifen und Einzelinvestitionen; Berechnungsweise für den Anteil der Bundesbahnen am Infrastrukturaufwand; Berechnungsweise für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen; Berechnungsweise für die Abgeltung der gezielten Tarifierleichterungen; Aufgaben der Abteilung Revision und Organisation der SBB. Sektion 2 unter der Leitung von Herrn Meizoz: Liegenschaftswesen und kommerzielle Nutzung. Sektion 3 unter der Leitung von Herrn Schmidhalter: Investitionsplanung; Controlling und Revision im Bereich Investitionen sowie Ueberprüfung der 1986 getätigten Investitionen. Die Vertreter des Departementes und die Generaldirektion SBB haben den Sektionen die gewünschten Unterlagen zur Verfügung gestellt, und die Aussprachen waren offen und interessant. Die Fortsetzung und Erweiterung dieser Prüfungstätigkeit ist teilweise schon festgelegt oder wird es in den nächsten Tagen.

Zum Abschluss möchte ich Leitung und Personal der SBB danken. Obwohl das Geschäftsergebnis leider schlechter ausgefallen ist als im Vorjahr, wurden doch umfangreiche Anstrengungen unternommen. Eine bedeutende amerikanische Zeitschrift hat mittels Leserumfrage die SBB als Bahntransportunternehmung mit dem ersten Rang ausgezeichnet – hinsichtlich Pünktlichkeit, Sauberkeit und Freundlichkeit des Personals. Ich möchte mich dieser Anerkennung anschliessen und vor allem auch den treuen Bahnkunden danken.

Die Verkehrskommission empfiehlt Ihnen einstimmig, dem Bundesbeschluss über die Rechnung und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: Chaque année, quand la nature éclate au soleil printanier, la grande régie fédérale des CFF ouvre tout grand ses comptes et présente la gestion de son entreprise. Ce message a donc été étudié minutieusement par la Commission des transports et du trafic, présidée par M. Kühne. Deux jours ont été nécessaires, et fait nouveau, la commission s'est scindée en trois sous-groupes pour étudier plus à fond certaines parties de la gestion, afin de pouvoir mieux disséquer les différents services, de se rendre compte de certains résultats et de pouvoir proposer d'éventuels remèdes. J'y reviendrai par la suite.

Venons-en aux faits, ou plutôt aux chiffres. Je me bornerai à un strict minimum, le message étant suffisamment clair. Pour diverses raisons, qui se tiennent du reste, ce n'est pas un bouquet réjouissant de bénéfices qu'on nous offre, c'est plutôt le problème épineux d'un déficit, prévu d'ailleurs il y a près d'un an, une sorte de gerbe printanière avec des chiffres rouges hélas. Le déficit présenté est de 356 millions, il s'est donc détérioré par rapport à celui de l'année précédente. Les dépenses ont augmenté de 109 millions alors que les recettes ne suivaient la courbe qu'avec 33,4 millions d'amélioration. Les CFF ont donc dépassé de 23,6 millions le déficit budgétisé. Les efforts de gestion de l'entreprise n'ont pas permis de compenser les effets négatifs des problèmes structurels du marché des transports. J'avais dit, lors d'un rapport précédent sur ces comptes, qu'on arrivait au

bout du tunnel, eh bien patience, celui-ci est un peu plus long que prévu, mais la lueur de meilleurs résultats pointe à l'horizon, j'en suis persuadé.

Les CFF ont transporté 228,5 millions de voyageurs, ce qui est un record. Le trafic augmente sur le plan national mais pas dans les liaisons internationales. C'est donc 1,3 pour cent de voyageurs qu'on peut compter en plus, alors que les marchandises, elles, stagnent malgré un tonnage en hausse. Il faut dire qu'on a dépensé plus dans le secteur du personnel et qu'on a davantage investi: 1138 millions, dont 948 à la charge de la grande régie, c'est-à-dire 12 pour cent de plus qu'en 1985.

Alors que se passe-t-il? M. le Directeur Latscha l'a dit, la concurrence de la route est forte, très forte, le détournement de Zurich n'arrange pas les gares périphériques de la région, la fréquentation a été moins bonne, les grèves françaises ont eu une influence négative sur les résultats financiers. On l'a dit, le trafic intérieur a pris deux points, les voyages en famille – et c'est réjouissant – augmentent de 35 pour cent, les abonnements à demi-tarif s'arrachent puisque 900 000 étaient vendus au début de mai contre 550 000 en tout pour l'an dernier. C'est un bon présage pour cette année, mais les faits sont ce qu'ils sont: le résultat de 1986 n'est pas bon.

Si l'on compare les CFF avec les régies étrangères, on est obligé de constater que ce sont eux qui ont la meilleure moyenne entre le trafic voyageurs et marchandises. Ce sont les seuls en Europe occidentale qui ne sont pas descendus en dessous de la ligne fatidique. En trafic voyageurs, les Chemins de fer fédéraux enregistrent une augmentation de 1,7, les chemins de fer allemands, 2,1, les chemins de fer italiens 2,7, la SNCF subit une perte de 0,5 et les chemins de fer autrichiens se maintiennent au *statu quo*. Pour le trafic marchandises, les chemins de fer fédéraux sont en hausse de 1,4, alors que les chemins de fer allemands (- 5,5), italiens (- 0,4), français (- 9,9) et autrichiens (- 5,5) enregistrent des baisses. Je crois que cette comparaison est encourageante, il suffit d'y croire et de continuer dans cette direction.

C'est dans le secteur du transport des marchandises que la situation est la plus grave. Il faut trouver un remède pour charger plus sur nos wagons marchandises, on a encore trop l'habitude de recourir partout au camion. Il faut améliorer les structures de transports, moderniser les véhicules, les rendre plus compétitifs pour le chargement et pour les destinations prévues. On doit pouvoir commander dans des délais plus brefs, être servi plus rapidement, on doit s'adapter au goût du client et surtout éviter trop de complications bureaucratiques. Si le chargement est rendu facile partout dans nos gares CFF, cela ira de mieux en mieux. Le service cargo domicile fonctionne correctement pour le tonnage mais il baisse de 3 pour cent en recettes. Il faut encore laisser à cette section toute nouvelle le temps de s'adapter à la clientèle. Je dois dire que dans ma région, par exemple, cargo domicile a fait un grand pas en avant et fonctionne à entière satisfaction.

On l'a dit et je le répète, les investissements sont montés. Pour être concurrentiel il faut s'adapter. Relevons en passant la part du lion que reçoit la région de Zurich avec 135 millions pour le S-Bahn, et sur le plan de l'environnement 36 millions ont été dépensés pour mieux adapter le trafic à la nature du pays.

Je reviens sur les trois sous-groupes de la commission qui ont étudié chacun certaines sections de l'administration. La sous-commission Steinegger, par exemple, s'est occupée des compétences de l'Assemblée fédérale dans le domaine des CFF, dans le mode de calcul de la contribution des CFF aux coûts d'infrastructures, ainsi que de l'indemnisation pour les prestations en faveur de l'économie et des allègements tarifaires.

La deuxième, présidée par M. Meizoz, partant du rapport Hayek, s'est occupée des biens-fonds des CFF. Vous le savez, les CFF sont les deuxièmes propriétaires en surface après l'armée suisse. Dans les CFF, une mise en valeur inégale ne permet pas de commercialiser les biens-fonds d'une manière optimale. Il y a un manque de vue d'ensemble

des projets commercialisables et commercialisés. De plus, la valeur d'utilisation est souvent inconnue. C'est une situation confuse pour le propriétaire intéressé, les CFF. Par exemple, pour des négociations et pour la conclusion de baux, plusieurs objets situés dans la même gare peuvent relever de la compétence de services différents de la direction générale et des directions d'arrondissement. A la suite du rapport Hayek, une division du domaine a été créée à la direction générale. De 1982 à 1986, ces efforts ont permis d'augmenter de 44 pour cent les produits des biens-fonds. Les PTT ont déjà exécuté ce travail avec une fiche signalétique de 50 000 immeubles.

La sous-commission Schmidhalter a concentré son travail sur la planification des investissements, sur le contrôle et la révision de ces investissements. Elle siégera en septembre prochain encore tant la matière à étudier est complexe.

J'entrouvre maintenant une parenthèse pour gagner du temps et vous annoncer que le groupe libéral votera la gestion et les comptes 1986 des CFF. Les libéraux sont pour une situation claire et nette de la grande régie nationale. Ils l'avaient exprimé lors du vote sur le mandat de prestations. Il ne sert à rien de cacher par des artifices un déficit qu'on doit accepter au vu des services rendus par les CFF sur le plan national et de l'environnement. Il faut souligner les améliorations intervenues sur le plan de la cadence des trains, de leur fréquence, de l'amélioration des liaisons, du confort, du service dans les gares. De plus, on peut citer l'excellente collaboration avec le TGV et l'inauguration de la ligne ferroviaire de Cointin. Les CFF innoveront, un peu de patience pour leur permettre d'atteindre leur but, nous le leur souhaitons. Je ferme ici la parenthèse.

Enfin, au nom de la Commission des transports et du trafic, je vous rappelle que les nouvelles dispositions sur les comptes et la gestion sont entrées en vigueur au 1er janvier comme annoncé au Parlement. Les premiers mois de 1987 sont mitigés au vu des mauvaises conditions atmosphériques de l'hiver. On peut déjà dire que le trafic voyageurs, pour les trois premiers mois, est en augmentation de 13 pour cent alors que le trafic marchandises a baissé de 3 pour cent.

Je voudrais encore vous signaler un fait réjouissant: un grand magazine américain publie un sondage sur les compagnies ferroviaires mondiales. Ce sont les CFF qui ont obtenu le premier rang pour les qualifications suivantes: propreté, ponctualité, amabilité et serviabilité du personnel. Par conséquent, il ne me reste plus qu'à vous demander, au nom de la commission unanime, d'accepter la gestion et les comptes 1986.

Müller-Wiliberg: Die SBB überschritten ihr budgetiertes Defizit im letzten Jahr um 23,6 Millionen Franken. Trotz mehr Reisenden – es waren insgesamt 228,5 Millionen, was einen Höchststand seit 1971 bedeutet – konnte der Ertrag nur um 1,3 Prozent gesteigert werden. Er lag damit rund 30 Millionen Franken unter der Zielvorgabe. Im internationalen Verkehr mussten, allerdings in kleinerem Ausmass als in andern Ländern, Einbussen entgegengenommen werden. Andererseits waren aber bei der Gepäck- und vor allem der Motorfahrzeugbeförderung Mehreinnahmen von 1,1 Millionen Franken zu verzeichnen. Im Inlandgüterverkehr lagen die Erträge auf dem Vorjahresniveau. Für Investitionen wurden rund 1,138 Millionen Franken, d. h. ein Viertel aller Ausgaben, berechnet.

In der Fraktion der SVP wurde vor allem positiv gewertet, dass trotz Arbeitszeitverkürzung von der 44- auf die 42-Stunden-Woche auf Mitte letzten Jahres der Personalbestand weiter reduziert werden konnte. Erstaunlich ist dabei die Entwicklung in den letzten 13 Jahren. Wurden bei den SBB 1973 noch 41 000 Personen beschäftigt, so waren es letztes Jahr nur noch 37 010. Gemäss Geschäftsbericht entlastet die Reduktion des Personalbestandes für das letzte Jahr die Rechnung um 6,6 Millionen Franken. Erfreulich ist auch die Tatsache, dass die Erfahrungen mit dem Ausbildungszentrum Löwenberg und dessen Auslastung sehr gut sind. So wurden dort letztes Jahr über 2500 Veranstaltungen

durchgeführt; davon entfällt ein grosser Teil auf die Kaderschulung.

Im Zusammenhang mit der Biga-Anerkennung der Stationslehre wurde für die Lehrmeister ein neuer Lehrplan geschaffen. Dank der Anwendung neuer Lehrmethoden konnte die Ausbildungszeit der Lok-Führer von der Einstellung bis zum selbständigen Einsatz im Streckendienst um einen Drittel verkürzt werden. Die SBB werden sich weiterhin bemühen müssen, sich auf allen Gebieten ihres Einsatzbereiches zu engagieren.

Trotz etwas enttäuschendem Rechnungsergebnis ist festzuhalten, dass 1986 im Parlament bedeutende verkehrspolitische Weichen gestellt wurden. Ich denke da vor allem an die «Bahn 2000», für deren Bekanntmachung beim Bürger wir uns im Vorfeld der Abstimmung noch zu arrangieren haben. Wir denken aber auch an den Leistungsauftrag 1987 und die verschiedenen Tarifmassnahmen. Die SBB versehen gerade in unserem Land weiterhin eine grosse Aufgabe in der dezentralen Versorgung. Kundenfreundlichkeit auf allen Gebieten möge dabei weiterhin – vielleicht da und dort noch mehr – ihr Leitmotiv sein. Die SBB werden und müssen auch bereit sein, sich nach neuen Strategien auszurichten.

In diesem Sinne beantragt Ihnen die Fraktion der SVP, Geschäftsbericht und Rechnung für das vergangene Jahr zu genehmigen.

Bircher: Ich glaube, man kann aus dem geäusserten Lob, wie es Herr Massy gemäss einer Umfrage von Travel Holidays zitiert hat, wonach die SBB als Nummer 1 abgeschlossen haben, eigentlich die Konsequenz ziehen: wir müssen ein Lob aussprechen gegenüber dem gesamten Personal, gegenüber allen Bediensteten auf allen Etagen dieses Bundesbetriebes, weil sie es fertiggebracht haben, im harten Konkurrenzkampf, auch im Vergleich mit Bundesbahnen benachbarter Länder oder sogar aus Uebersee, diesen ersten Platz einzunehmen. Unsere Fraktion möchte ganz ausdrücklich dem Personal dafür danken, dass es an so verschiedenen Fronten diese Auszeichnung erhalten hat. Man kann sicher aber auch dem Betrieb der SBB insgesamt im verflossenen Jahr einen guten Ausweis ausstellen. Wir haben erneut Mehrleitungen im Fahrangebot erhalten, und wir stellen auch fest, dass die SBB insgesamt flexibler geworden sind. Sie sind in der Werbung, im Marketing aggressiver, sie verstecken sich nicht mehr gegen aussen, und sie haben ein Erscheinungsbild entwickelt, das einem modernen Transportträger von heute entspricht und auch notwendig ist. Wir glauben auch, dass es richtig ist, dass die SBB nicht monolithisch geführt werden, sondern dass den Leuten draussen in den Regionen auf den Bahnhöfen ein gewisser grösserer Entscheidungsspielraum, eine gewisse grössere Freiheit gewährt wird. Hier haben die SBB im vergangenen Jahr einige Neuerungen entwickelt, die von uns begrüsst werden.

Man darf auch sagen, dass die Anstrengungen der SBB in der Werbung, eben auch dank der Leistungen des Personals, belohnt wurden mit Mehrfrequenzen. Wir hatten letztes Jahr 228,5 Millionen Reisende; das ist ein neuer Rekord seit 1971. Wir sind überzeugt, dass dieser Rekord einerseits wegen der Pünktlichkeit der Bahn zustande gekommen ist, aber auch wegen der eingetretenen Fahrpreisverbilligungen. Wir hatten es ja fertiggebracht, endlich die Tarifierhöhungen der letzten Jahre zu stoppen. Wir haben mit dem Halbtaxabonnament sogar – je nachdem, wie jemand die Bahn benutzt – eine mehr oder weniger grosse Verbilligung erreicht, und es freut die SP-Fraktion, dass ihre ursprünglichen Vorschläge zu den Tarifierbilligungen jetzt doch langsam Allgemeingut geworden sind. Die SBB haben auch mit den Familienvergünstigungen richtig geschaltet. Wir glauben, auch hier ist ein Weg beschritten worden, der für Familien fahrpreismässig gesehen gegenüber dem Auto eine echte Alternative aufzeigt.

Es scheint uns für die Zukunft wichtig, dass die SBB nicht nachlassen in dieser Tarifpolitik, dass nicht etwa auf Um- und Nebenwegen wieder indirekte Tarifierhöhungen zustande kommen. Es hat uns gestört, dass jetzt mit der

Neukonzeption des Retourbillets, das nur noch für zwei Tage gültig ist, doch wieder eine indirekte Preiserhöhung erfolgt, je nachdem, wie jemand die Fahrausweise der SBB benutzt.

Wir sind auch der Meinung, dass die SBB dazu Hand bieten müssen, dass ganze regionale Verkehrsverbünde, dass unkomplizierte Einheitsbillets geschaffen werden. Diesbezüglich zeigen einzelne Regionen noch Mängel, und da ist es natürlich wichtig, wenn unser Marktleader, die SBB, immer wieder vorangeht und von sich aus keine Erschwerungen schafft. Schliesslich geht es mit den Tarifen und Billets ähnlich wie mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs insgesamt. Sobald die Leute ein Transportsystem von Haus zu Haus benützen wollen und können, so wollen sie auch eine Fahrkarte, die sie überall benutzen können, die sie einheitlich lösen können und deren Gültigkeit nicht immer wieder unterbrochen wird von komplizierten Zwischenaktionen.

Schliesslich weisen wir – obwohl das jetzt bereits das neue Jahr betrifft – auf die eingetretenen Angebotsverbesserungen per 31. Mai dieses Jahres hin, wo täglich zwölf Prozent zusätzliche Reisezugkilometer angeboten werden. Wir müssen hier aber deutlich festhalten, dass für das Personal, für den Betrieb insgesamt gewisse Grenzen erreicht sind, sei es eben, dass das Personal an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist oder sei es, dass einzelne Strecken, einzelne Knotenbahnhöfe den Mehrverkehr fast nicht mehr fassen können. Da ist es wichtig, dass wir parallel zu diesen Angebotsverbesserungen die dringende Inangriffnahme von Investitionen, von Streckenausbauten, aber auch von Rollmaterialverbesserungen von unserer Seite aus immer wieder zügig unterstützen. Sie kennen den ersten gefällten Entscheid zu «Bahn 2000» ja noch bestens. Hier werden hoffentlich bald die entsprechenden Investitionen und Rollmaterialverbesserungen folgen. Aber auch da ist es von unserer Seite aus wichtig, dass wir in unseren Bemühungen – besonders wenn die eidgenössischen Wahlen im Herbst vorbei sind – nicht nachlassen und bei der Dezember-Abstimmung uns nicht verstecken hinter unserem Entscheid, der hier in der Bundesversammlung doch mit einem sehr grossen Mehr gefällt worden ist. Wir sollten uns aber auch nicht verstecken hinter unserer Aufgabe zu erklären, was «Bahn 2000» ist, dass eben nicht – wie es teilweise von den Gegnern immer wieder demagogisch behauptet wird – nur wenige Neubaustrecken profitieren werden, sondern dass es ein totales Angebotsverbesserungskonzept für alle Strecken, für alle Bevölkerungskreise, für alle Regionen unseres Landes ist.

Ich habe erwähnt, dass die Mehrleistungen der SBB beim Personal auf gewisse Grenzen stossen. Ich will das im Personalbestand aufzeigen, der entgegen der Budgetzahl letztes Jahr wieder um über 500 Personaleinheiten abgenommen hat. 1983 zählten die SBB 39 000 Mitarbeiter, heute sind es noch ungefähr 37 000 Angestellte. Das ist eine Personalentwicklung, die uns zu Bedenken Anlass gibt. Vom Personal wird immer mehr verlangt. Die Produktivität konnte entsprechend stetig angehoben werden. Man musste aber in dieser Zeitphase auch noch die Arbeitszeitverkürzung einberechnen. Das Dummste wäre, wenn jetzt die SBB unter einem solchen Rationalisierungsdruck, unter einem solchen Kostendruck mit Personalabbau dann langsam auch wieder dazu übergingen, Rationalisierungen vorzunehmen, die auch die Kundendienste abbauen. Das lehnen wir strikte ab. Entweder soll man mit genügend Personal die Leistungen der SBB aufrechterhalten, was das Beste wäre, oder dann ist eben – wenn diese Leistungen nicht mehr aufrechterhalten werden können – der Personalbestand wieder zügig aufzustocken. Gemäss Budget wären ja 550 Personaleinheiten mehr bewilligt gewesen.

Es ist auch zweifelhaft, ob die Kunden insgesamt die Rationalisierungen, wie sie teilweise angestrebt und jetzt auf den Fahrplanwechsel eingeführt wurden, einfach hinnehmen. Es wäre sehr schade, wenn der Goodwill, der jetzt aufgrund des Halbtaxabonnements und anderer Aktionen der SBB entstanden ist, wieder mutwillig zerstört würde. Ich erwähne

beispielsweise den Wegfall von Zugführern auf gewissen Strecken im Agglomerationsverkehr der SBB. Es ist gar nicht so sicher, ob die Kundschaft das auch will, ob sie nicht in höherem Masse dem Sicherheitsaspekt den Vorzug gibt und froh ist, wenn ein Zugführer jeden Zug begleitet. Ich denke auch an gewisse Stationsschliessungen, Sonntagschliessungen: Das bringt automatisch wieder eine Einschränkung des Billetverkaufs. Ich erinnere Sie auch daran, dass der Schweizerische Eisenbahnverband an seinem Kongress Ende Mai in dieser Richtung ganz deutliche Worte gesprochen hat. Das Personal, die Basis hat Warnungen ausgesprochen, und es wäre falsch, wenn diese Warnungen ungehört verhallen würden.

Erfreulicherweise haben die SBB versprochen – mindestens kurzfristig für die nächste Zukunft –, die Situation nochmals genau zu analysieren.

Zum Schluss noch ein Wort zum Güterverkehr: Auch hier scheint es uns richtig, wenn die SBB analog dem Personenverkehr noch mehr zusetzen könnten. Sie wissen alle, die Strasse hat im Güterverkehrsmarkt zugelegt. Die Anteile der Strassentransporte sind in den letzten Jahren stetig gewachsen. Letztes Jahr sind wieder 15 Prozent mehr Wagentransporte durch den Gotthard festgestellt worden. Da müssen die SBB einfach auch ihren Teil leisten, um Gütertransporte vermehrt auf die Schiene zu bringen. Wir haben für die mittlere oder weitere Zukunft das Rezept mit einer neuen Eisenbahnalpentransversale. Aber auch für die nächste Zukunft müssen hier vermehrt Leistungen angeboten werden. Wir denken an die Verbilligung der begleiteten Transporte, also Hucklepack- oder Container-Transporte auf der Schiene. Es wäre falsch, wenn die SBB hier einer falschen Eigenwirtschaftlichkeit nachträumen, wenn sie meinen, alle Betriebskosten müssten unbedingt auch mit den Tarifen gedeckt werden. Heute wird bei den Transporteuren sehr hart kalkuliert. Wenn ein Lastwagentransport eben günstiger kommt – neben Zeitfaktor und anderen Elementen –, entscheidet man sich einfach für die Strasse. Die Hucklepackverbilligungen sind angelaufen; leider sind aber in anderen Bereichen – beispielsweise bei den Containertransporten – noch keine entsprechenden Preisreduktionen angeboten worden. Wir wissen auch, dass die Lastwagen beträchtliche Schadstoffanteile verursachen; das ist uns von der Diskussion des Luftreinhaltekonzeptes her noch in bester Erinnerung. Hier müssen wir aus einer gesamtpolitischen Ueberlegung, unter Einbezug von Umwelt- und Energieaspekten, versuchen, vermehrt den Gütertransport auf die Schiene zu bringen. Wir hoffen, dass die SBB parallel zu den Anstrengungen im Personenmarkt auch beim Gütertransport solche Impulse setzt.

Insgesamt sind wir mit der Entwicklung der Bundesbahnen zufrieden. Die SP-Fraktion beantragt Ihnen, den Geschäftsbericht zu genehmigen.

M. Carobbio: Le groupe du PdT, PSA, POCH votera la gestion et les comptes 1986 des chemins de fer. Cela ne signifie pas que nous n'avons aucune remarque à exprimer quant à la gestion et à la politique, en général, des transports ferroviaires en Suisse. Notre groupe n'ayant pas eu la possibilité d'examiner dans le détail le rapport de gestion en discussion, puisqu'il n'est pas représenté au sein de la commission, sera peut-être même obligé de soulever des questions qui ont déjà fait l'objet de réponses lors des séances de commission. Ce n'est pas notre faute, mais je vous prie de m'en excuser.

Cela dit, à propos de la gestion des CFF et en se limitant aux questions principales, à mon avis, il y a quatre aspects à prendre en considération. Premièrement, l'évolution et l'application de la politique fédérale en matière de transports ferroviaires; deuxièmement, l'offre des chemins de fer à la clientèle; troisièmement, la politique du personnel; quatrièmement, les données financières de la gestion des chemins de fer.

Avant d'examiner en détail les quatre points précités, une considération préliminaire s'impose. Cette année, notre jugement sur la gestion des chemins de fer et, en général,

sur la politique des transports ferroviaires, est beaucoup plus nuancé et positif que d'habitude. En effet, nous constatons avec satisfaction – comme d'autres du reste – que l'esprit dans lequel sont abordés les problèmes liés au transport ferroviaire et public en général, notamment l'année dernière, tant de la part des chemins de fer que de celle du Parlement et du Conseil fédéral, a beaucoup changé. On a assisté à une plus grande disponibilité en faveur du renforcement du rôle des transports publics et ferroviaires. On a surtout relevé que les responsables politiques et de la gestion ont obtenu les moyens pour améliorer ces derniers. Les décisions prises par ce Parlement en matière de politique coordonnée des transports, en faveur de projets de nouvelles lignes ferroviaires (RAIL 2000) et de la politique tarifaire vont dans ce sens. Nous pouvons donc dire que nous avons l'impression d'être sur la bonne voie, même s'il reste encore beaucoup à faire. Nous souhaitons que l'on continue dans cette direction.

Lorsqu'on examine l'évolution et l'application de la politique fédérale en matière de transports – c'est le premier point que j'ai cité – on se réjouit, comme je viens de le dire, de toutes les mesures prises ces derniers temps pour favoriser les transports ferroviaires par rapport aux transports routiers. On peut dire que l'accueil – en guise d'exemple – rencontré par l'abonnement à 100 francs auprès de la population est la preuve du bien-fondé de ces choix. Toutefois, il demeure encore certains secteurs où il faudrait, soit faire davantage, soit accélérer les étapes.

Je rappelle en particulier deux problèmes, afin de connaître l'opinion du chef du département. Premièrement – on en a déjà longuement discuté dans ce plénum – la réalisation de la transversale alpine. Je sais que des décisions ont déjà été prises, mais je souhaite que des propositions concrètes soient présentées le plus rapidement possible au Parlement. Je demande donc à M. Schlumpf s'il peut nous fournir des informations complémentaires à celles qui sont déjà en notre possession.

Deuxièmement – cet élément a déjà été rappelé par M. Bircher – la question du transport des poids lourds et des marchandises et, surtout, du trafic de transit. Ce que l'on a fait jusqu'à présent est nettement insuffisant. Je rappelle ici un exemple qui concerne directement le Tessin et le Gothard. M. Schlumpf connaît la situation. L'autoroute du Gothard est toujours plus empruntée par les poids lourds avec les conséquences que l'on peut imaginer du point de vue du trafic et de l'environnement. Les chemins de fer ont cherché à offrir une alternative avec le feroutage. M. Bircher vient d'affirmer – je partage son avis – qu'elle n'a pas encore donné de résultat. Cela est probablement dû à un problème de politique générale. Il faut étudier des mesures plus contraignantes et plus efficaces.

Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas que le moment est venu de prendre des décisions très importantes au niveau soit de la politique des prix, soit au niveau de l'obligation de l'utilisation du transport ferroviaire, de manière à inciter le transport de marchandises de transit et les poids lourds à utiliser le chemin de fer? Je crois que cette attitude s'impose dans l'intérêt de la protection de l'environnement, de la sécurité de nos autoroutes, mais également, en définitive, dans celui du chemin de fer qui pourrait reconquérir une partie du marché du trafic des marchandises qu'il a perdu ces derniers temps.

Voilà un problème, en partant des considérations exposées ci-dessus, à propos duquel il serait intéressant de connaître l'opinion du Conseil fédéral.

J'en viens maintenant au deuxième point indiqué: l'offre des chemins de fer à la clientèle. Elle a été fortement améliorée, personne ne peut le nier. L'augmentation du trafic ferroviaire à l'intérieur du pays le prouve. Les mesures, comme le renforcement du marketing, l'horaire cadencé, le raccordement ferroviaire aux aéroports, etc., sont certainement positives. Toutefois, j'ai l'impression que certains problèmes doivent être abordés le plus rapidement possible. Je pense notamment au matériel roulant. Selon l'opinion exprimée par les milieux intéressés, il semble que l'amélioration de

l'offre a atteint les limites quant à la disponibilité suffisante et efficace du matériel roulant. On doit s'attendre, de la part du Conseil fédéral et de la régie, à des demandes plus précises pour améliorer la situation dans ce domaine.

En ce qui concerne les tarifs, malgré les améliorations, nous estimons qu'il faudrait faire encore plus. Le prix des transports ferroviaires, malgré les initiatives prises, n'est pas encore suffisamment concurrentiel. Voilà pourquoi je demande au Conseil fédéral de nous dire ce qu'on pourrait envisager en plus de ce qui a déjà été fait pour améliorer ultérieurement la situation.

J'en viens au troisième point cité qui est le plus délicat et négatif. En effet, la situation ne semble pas très bonne dans le domaine de la politique du personnel. Il suffit de rappeler à ce propos quelques données qui sont citées dans le rapport. D'un côté, il y a l'augmentation de l'offre – on parle d'une augmentation de 12 pour cent – ce qui signifie un accroissement de travail pour le personnel et, de l'autre côté, on mentionne la diminution des effectifs des CFF. On a passé d'environ 38 000 employés à 37 000. Comme si cela ne suffisait pas, les chemins de fer, dans leur volonté appréciable mais peut-être excessive de rationalisation, entendent pousser encore plus loin les mesures de réduction du personnel. Je pense à la décision de supprimer les contrôleurs sur les lignes principales et à d'autres éléments de rationalisation. Cela entraîne une augmentation des cadences, des conditions de travail plus difficiles qui s'ajoutent aux conditions salariales du personnel des chemins de fer qui sont en retard sur les conditions salariales de l'économie privée. Je voudrais dire en passant que ce n'est pas moi qui fais cette constatation, c'est notre ministre des finances, M. Stich, conseiller fédéral, qui a dit clairement, lors du dernier congrès du syndicat des cheminots, que les salaires des employés des chemins de fer accusent de graves retards par rapport aux salaires offerts dans l'économie privée. Or, si l'on veut atteindre complètement l'objectif visé, à savoir rendre les chemins de fer toujours plus attrayants et plus efficaces, il ne faut pas oublier le problème des conditions de travail du personnel fédéral. Il est indispensable par conséquent, dans l'intérêt du bon fonctionnement de la régie, d'une part de réexaminer la question de l'utilisation du personnel – il me paraît difficile de pousser plus loin la diminution des effectifs du personnel et la rationalisation a des limites insupportables pour le personnel – et, d'autre part, d'aborder rapidement le problème de l'amélioration des conditions salariales. J'attends avec beaucoup d'intérêt la réponse du représentant du Conseil fédéral à ce sujet. De toute manière, notre groupe soutient clairement les revendications qui ont été avancées par les cheminots intéressés lors de leur dernier congrès.

Pour conclure, en ce qui concerne le dernier point mentionné, c'est-à-dire l'aspect financier et les chiffres rouges des comptes 1986, je n'ajouterai pas grand-chose car j'estime que les explications données par les rapporteurs sont suffisamment claires. Notre position est précise: nous considérons que c'est une situation assez normale en ce sens que c'est le résultat d'un côté du retard des chemins de fer par rapport au trafic privé et d'un autre côté du fait que les mesures d'amélioration des chemins de fer n'en sont qu'à leur début. Nous ne nous étonnons guère par conséquent qu'on soit encore dans les chiffres rouges. Du reste, je rappellerai encore une fois que les chemins de fer sont un service social, qui doit offrir au pays certaines prestations qui ne peuvent pas toujours être traduits en termes de rentabilité. On devra donc peut-être s'accommoder des chiffres rouges pendant plusieurs années encore.

Au vu de toutes ces considérations, notre groupe votera la gestion 1986 des Chemins de fer fédéraux.

Begrüssung – Bienvenue

Le président: J'ai le plaisir de saluer à la tribune du public une délégation française formée de maires du département du Val d'Oise. Ces personnalités, pour quelques jours en Suisse sous la conduite de M. Pierre Salvi, sénateur et président du groupe d'amitié franco-suisse, nous font l'honneur d'accorder intérêt à nos travaux. Je les en remercie et leur souhaite un agréable séjour dans notre pays, en me réjouissant des rapports cordiaux existant entre la Suisse et la République française voisine et amie. (*Applaudissements*)

Aliesch: Der Anstieg des SBB-Defizites um fast 76 Millionen auf 357 Millionen Franken im Jahr 1986 löst sicher nirgends Befriedigung aus – auch bei uns nicht. Viele – auch Sie, Herr Bundesrat Schlumpf – sprechen von einem enttäuschenden Rechnungsergebnis. Ich möchte mit den SBB nicht so hart ins Gericht gehen. Vielmehr vertrete ich die Auffassung, dass wir die Leistungen der Bundesbahnen, ihrer Mitarbeiter und der Unternehmensleitung nicht allein am erzielten Rechnungsergebnis messen können und dürfen.

Das Rechnungsergebnis ist nämlich nicht ausschliesslich das Resultat der unternehmerischen Anstrengungen des Managements und des Einsatzes der vielen tausend Mitarbeiter. Vielmehr wird das finanzielle Jahresresultat auch sehr stark – je nachdem im positiven oder auch im negativen Sinne – von Faktoren mitgeprägt, welche von den SBB nicht oder nur unwesentlich zu beeinflussen sind.

Solche Faktoren nur unvollständig aufgezählt:

1. die nationale und die internationale Verkehrspolitik;
2. das wettbewerbspolitische Umfeld;
3. die politischen Auflagen sowie ganz allgemein die politischen Rahmenbedingungen.

Die Verkehrspolitik darf in der Jahresbilanz der SBB eindeutig als sehr positiver Posten aufgeführt werden. Aus der Sicht unserer Bundesbahnen können wir auf ein äusserst ertragreiches verkehrspolitisches Jahr zurückblicken. Dass dem so ist, geht sicher zu einem guten Teil auf das Konto der Unternehmensleitung der SBB, insbesondere der Generaldirektion. Mit ihrer vorzüglichen Arbeit haben sie – das sei hier neidlos anerkannt – die wichtigen verkehrspolitischen Beschlüsse unserer Räte (ich erwähne das Konzept «Bahn 2000» und den Leistungsauftrag 1987 an die SBB) erst eigentlich ermöglicht. Diese ureigentliche unternehmerische Leistung haben wir alle anzuerkennen und auch zu verdanken.

Ein verkehrspolitischer Entscheid des vergangenen Jahres, nämlich der Leistungsauftrag, bildet auch den Grund dafür, dass wir dieses Jahr letztmals eine Rechnungsablage nach dem alten System zu genehmigen haben. Das neue System wird höhere Ansprüche an die Aufsichtstätigkeit unseres Parlamentes stellen. Die Fraktion der FDP begrüsst deshalb die Bestrebungen der Verkehrskommission, mittels neuer Organisationsstrukturen die Geschäftstätigkeit der SBB vertieft zu überprüfen.

Im Zusammenhang mit den verkehrspolitischen Beschlüssen des vergangenen Jahres darf ich an dieser Stelle erwähnen – Adressat ist hier der Bundesrat und nicht etwa die SBB –, dass die FDP sehr wenig Verständnis für den Entscheid des Bundesrates aufbringen kann, jedem Bundesangestellten ein Halbtaxabonnement zu schenken. Sowohl die Ihnen dafür von Herrn Bundesrat Stich vorgebrachte Begründung wie seine Ausführungen über die finanzielle Belastung der Bundeskasse sind nicht über alle Zweifel erhaben. So haben uns die SBB vorgerechnet, dass aus der Staatskasse nicht alleine die Kosten für die Halbtaxabonnemente der Beamten zu bezahlen sind; hinzu kommt noch eine Abgeltung von voraussichtlich 56 Franken pro abgegebenes Halbtaxabonnement, werde dies nun verkauft oder verschenkt.

Eine zweite und wichtige Einflussgrösse auf das Rechnungsergebnis der SBB – ich habe es eingangs erwähnt – bildet das wettbewerbspolitische Umfeld. An den wettbewerbspolitischen Rahmenbedingungen konnten die SBB im vergangenen Jahr keine Freude haben. Das trifft vor allem auf den Güterverkehr zu. Angesichts des anhaltend starken Konkurrenzdruckes und insbesondere des schwachen Dollars ist nicht selbstverständlich, dass beim Güterverkehr das Vorjahresergebnis erreicht wurde. Bei den anderen westeuropäischen Bahnen konnte dieses wohl bescheidene, aber angesichts der Umstände noch einigermaßen befriedigende Ergebnis nirgends auch nur annähernd erzielt werden.

Es mag Sie erstaunen, wenn ich die unternehmerische Leistung der SBB im Sektor Güterverkehr trotz des relativ ungünstigen Abschlusses nicht geringer einschätze als jene im Personenverkehr. Im Bereiche des Güterverkehrs ist wie nirgendwo anders auf allen Stufen unternehmerisches Handeln verlangt. Die Güter werden nämlich nur zum geringsten Teil mit festen Tarifen befördert, im Gegenteil: der grösste Teil der Transportpreise muss am Markt ausgehandelt werden. Das Management der SBB im Verkehrsegment Güterverkehr hat diese unternehmerische Herausforderung angenommen; die Mitarbeiter tun dies ebenfalls. Mein Fraktionskollege Paul Wyss wird zur Güterverkehrspolitik der SBB noch einige ergänzende Bemerkungen machen.

Im Zusammenhang mit dem Tarifsystem im Güterverkehr möchte ich Sie zudem auf das Problem hinweisen, welches unser Ratskollege Etique mit seiner Interpellation über die SBB-Tarife beim Holzexport aufgreift. Leider sind die Tarife für den Holzexport aus der Schweiz in andere Länder weit aus höher als die Transittarife, wodurch die Schweizer Holzwirtschaft und unsere Exporteure gegenüber der ausländischen Konkurrenz benachteiligt werden. Darüber werden wir jedoch bei der – ich hoffe baldigen – Behandlung der Interpellation von Herrn Etique diskutieren können.

Die FDP unterstützt eine weiterhin tatkräftige Förderung des Hucklepackverkehrs. Gerade im Hinblick auf das andauernd gestörte Verhältnis mit dem Ausland auf dem Gebiete des Strassengüterverkehrs müssen wir für diesen Transit eine attraktive Alternative zur Verfügung stellen. Eine Aufhebung der 28-Tonnen-Gewichtsbeschränkung auf der Strasse kommt für uns nicht in Frage. Die einzige attraktive Alternative zum Transit auf der Strasse bildet in der Tat nur der Hucklepackverkehr der SBB. Die nach unserer Auffassung unverzichtbare Förderung dieser Verkehrsart muss auch eine Überprüfung der heutigen Tarife miteinschliessen. Tarifkonzessionen dürfen kein Tabu sein.

Neben der Verkehrspolitik und den Wettbewerbsverhältnissen ist das Rechnungsergebnis selbstverständlich nicht zuletzt ein Spiegelbild der Leistungen der SBB-Mitarbeiter. Namens der FDP-Fraktion danke ich allen Angestellten der Bundesbahnen für die im Dienste unseres Landes und für unsere Volkswirtschaft geleistete grosse Arbeit. Wir anerkennen die von der Unternehmensleitung erreichte Effizienzsteigerung auf allen Stufen, gleichzeitig aber danken wir auch den Mitarbeitern für die mit Mehrarbeit verbundene Produktivitätssteigerung.

Namens der FDP-Fraktion beantrage ich, dem Bundesbeschluss über die Rechnung und den Geschäftsbericht der SBB für das Jahr 1986 zuzustimmen. Ich verbinde diesen Antrag mit dem Wunsch, dass der Bund rechtzeitig vor der Volksabstimmung über die «Bahn 2000» das Finanzierungs-konzept vorlegt, wie es mit dem überwiesenen Postulat unserer Fraktion verlangt wird. Ich schliesse mit der Zusage, dass die FDP unsere Bundesbahnen weiterhin im Rahmen unserer verkehrspolitischen Grundsätze tatkräftig unterstützen wird. Immerhin wird die Finanzrechnung des Bundes durch die Leistungen an die SBB jährlich mit weit über einer Milliarde Franken belastet. Unser letzter Dank gilt deshalb dem Steuerzahler, der über seine Steuerleistung die SBB mitträgt.

Wellauer: Wir haben heute erstens einen Geschäftsbericht und zweitens eine Rechnung 1986 der SBB zu genehmigen

und schliesslich einen Passivsaldo von 357 Millionen Franken aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken. Aenderungen an diesen Zahlen sind nicht mehr möglich. Das Geschäftsjahr 1986 ist vorbei. Es bleibt uns nur noch eine Bewertung vorzunehmen, dass heisst, der Frage nachzugehen: Was ist im verflossenen Jahr bei den SBB positiv und was ist negativ zu bewerten?

Gestatten Sie mir, dass ich eine allgemeine Bemerkung voranstelle? Der Rechnungsabschluss der SBB 1986 ist, wie das auch schon heute morgen erwähnt wurde, von historischer Bedeutung, weil er zum letzten Mal nach altem Leistungsauftrag erfolgt. Ab 1987 gilt der neue Leistungsauftrag. Die finanzielle Verantwortung für die Infrastrukturaufwendungen der SBB trägt nun der Bund. Für die Benützung der Infrastruktur leisten die SBB einen Beitrag, und die Höhe dieses Beitrages wird vom Bundesrat jährlich neu festgelegt. Das Resultat ist, wenn man die Zahlen anschaut, enttäuschend. Seit 1982 konnten die Fehlbeträge laufend gesenkt werden, im Jahr 1985 sogar unter die 300-Millionen-Grenze. Der Fehlbetrag beträgt nun 357 Millionen Franken, 24 Millionen Franken mehr als budgetiert. Der Aufwand wird mit 92 Prozent, inklusive die Abgeltung von 662 Millionen Franken, durch den Bund gedeckt.

Positiv zu bewerten ist nach unserer Auffassung die aggressive Geschäftspolitik der SBB-Leitung, um zusätzliche Marktanteile im Personenverkehr sowie auch im Güterverkehr zu erhalten. Positiv zu bewerten ist auch die Personalreduktion. Gegenüber dem vorgesehenen Personalbestand wurden 500 Personen weniger beschäftigt, und dies trotz Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 44 auf 42 Wochenstunden. Die Schere zwischen dem Personalbestand und den durch die Bahn zu erbringenden Leistungen öffnet sich immer mehr. Eine weitere Personalreduktion wird in Zukunft kaum mehr möglich sein, ohne dass ein Leistungsabbau eintreten wird. Dies gilt vor allem im Hinblick auf das vermehrte Leistungsangebot ab Anfang Juni dieses Jahres und im Zusammenhang mit dem Angebot von zusätzlichen Leistungen im Konzept der «Bahn 2000».

Negativ zu bewerten ist die rückläufige Entwicklung beim Transitgüterverkehr und beim Cargo Domizil. Obwohl die transportierten Mengen teilweise zugenommen haben, sind die Erträge weiter zurückgegangen. Die Kostendeckungsgrade sinken von Jahr zu Jahr. Es stellt sich ernsthaft die Frage, ob wirklich um jeden Preis die Stückgüter von der Strasse auf die Bahn und wieder umgekehrt umgeladen werden sollen oder müssen. Die neuen Rahmenbedingungen des Leistungsauftrages 1987 fordern von den SBB ein ausgeprägteres unternehmerisches Verhalten im Bereich Güterverkehr und Stückgutverkehr. Sonst läuft die Entwicklung weiter zuungunsten der Schiene. Eine neue Standortbestimmung ist notwendig, vor allem im Hinblick auf die zukünftige Verkehrspolitik.

Die CVP-Fraktion stimmt der Rechnung und dem Geschäftsbericht 1986 zu. Wir sprechen allen Lob und Anerkennung aus, die trotz dem nicht gerade motivierenden Resultat mit grossem Einsatz und grossen Leistungen beigetragen haben, im Dienste der Volkswirtschaft unseres Landes ihr Bestes zu geben. Wir hoffen, dass mit dem neuen Leistungsauftrag 1987 die Defizite nun gänzlich der Vergangenheit angehören. Die Trendzahlen für 1987 stimmen optimistisch.

Düнки: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt den Richtlinien und dem Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 selbstverständlich zu. Auch wenn das Defizit des letzten Jahres etwas grösser ausgefallen ist, als erwartet wurde, dürfen wir mit der Entwicklung unserer Staatsbahnen im grossen und ganzen zufrieden sein. Erfreulich ist vor allem, dass das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr eine Fortsetzung erfahren hat. Der erreichte Höchststand an Reisenden seit 1971 gibt zu berechtigten Hoffnungen Anlass. Die Bahn hat sich auch Mühe gegeben, den Rückstand gegenüber der Strasse sukzessive aufzuholen. Das möchten wir gebührend und lobend erwähnen. Hiefür gebührt wirklich allen Beteiligten, dem Verwaltungsrat, den Direktionen und der gesamten Belegschaft auf allen

Stufen Dank und Anerkennung. Wir stimmen in dieses Loblied ein. Viele gute Ideen wurden in den letzten Jahren geboren und nur dank der tatkräftigen Mithilfe des Personals auch realisiert. Die SBB sind in vielen Punkten attraktiver geworden. Auch die Image-Verbesserung hat dazu beigetragen, dass immer mehr Leute die Bahn benützen. Diese Anstrengungen müssen fortgesetzt und noch vergrössert werden. Nur auf diese Weise kann der Konkurrenzwettkampf mit dem Auto für die Bahn erfolgreich verlaufen. Die Spiesse sind ja leider immer noch nicht gleich lang. Aber es dämert am Horizont. Die Bahn holt auf, und sie muss der Umwelt zuliebe weiter aufholen. Sie wird es nur können, wenn das Betriebsklima zwischen der Bahnverwaltung, also dem Unternehmen, und den Mitarbeitern gut ist. Im Moment scheinen gewisse Spannungen vorhanden zu sein. Es werden da bestimmt Mittel und Wege gefunden werden, diese Spannungen abzubauen. Nur eine gute Zusammenarbeit fördert die Effizienz. Wichtig ist aber auch ein gutes Verhältnis zwischen den Bahnen und der Kundschaft. In letzter Zeit sind in dieser Beziehung beträchtliche Fortschritte gemacht worden. Nach meiner persönlichen Feststellung haben sich die gemachten Anstrengungen gelohnt. Das Personal wiederum hat das Seine dazu beigetragen. Der Kunde ist König; das gilt heute weitgehend auch bei den Bahnen. Das war nicht immer so. Einzelne Ausnahmen bestätigen die Regel. Nun macht aber die Bahnverwaltung, bzw. einzelne Direktionen, wieder grobe Fehler, die leicht zu einem Rückschlag führen könnten. In der Region Zürich war vorgesehen, verschiedene, zum Teil grössere Stationen an den Wochenenden nicht mehr zu bedienen. Wie Sie der Presse entnehmen konnten, entstand am linken Zürichseeufer eine grosse Opposition. Behörden und ein grosser Teil der Bevölkerung haben sich vehement gegen diese Massnahme gewandt. Die angekündigten Bahnhofschliessungen wurden nirgends verstanden, um so weniger als das Personal sich bereit erklärte, Sonderleistungen zu erbringen. Vor ein paar Tagen hat die Kreisdirektion der SBB wissen lassen, dass auf Notmassnahmen vorläufig verzichtet werde. Ich danke den Bahnverantwortlichen, dass unsere Bahnhöfe weiterhin an Wochenenden offen bleiben. Ich glaube, dass Einrenken wird sich bezahlt machen. Bei allem Verständnis für die momentanen Personalschwierigkeiten muss ich doch deutlich sagen, dass man nicht einerseits von einer wünschbaren Förderung des öffentlichen Verkehrs sprechen und andererseits gleichzeitig einen gravierenden Leistungsabbau planen soll. Das passt nicht zusammen. Unbediente Stationen wären an Wochenenden Geisterbahnhöfe, die gemieden würden. Ferienreisende könnten keine Koffer mehr aufgeben oder abholen, Wartsäle und WC-Anlagen blieben geschlossen, der Wochenendtourismus müsste zwangsläufig rapid zurückgehen, weil man keine Sport- oder Spezialbillette mehr lösen könnte. Die Absichtserklärung, die zum Glück bereits widerrufen wurde, war ein grosser psychologischer Fehler. Die Kreisdirektion hat sich nicht einmal Mühe gegeben, die Behörden zu informieren. Sie mussten aus der Zeitung erfahren, was hier geplant war. So geht es in Zukunft nicht.

Ich empfehle daher den Bundesbahnen, vermehrt Fingerspitzengefühl zu beweisen, sonst geht viel Goodwill verloren. Die SBB dürfen sich nicht hinter dem Leistungsauftrag verschanzen. Zum Leistungsauftrag gehört vor allem Dienst am Kunden. Wir Parlamentarier haben die Pflicht und Aufgabe, die Interessen der Bahnkunden wahrzunehmen. Zu Recht nennt man uns ja Volksvertreter. Dabei haben wir nur Gelegenheit, Lob und Kritik anlässlich der Debatten über den Geschäftsbericht samt Rechnung bzw. den Vorschlag vorzutragen. In diesem Sinne möchte ich meine Intervention verstanden wissen.

Zum Geschäftsbericht und zur Jahresrechnung über das abgelaufene Jahr möchte ich mich nicht weiter äussern. Wir haben ausgezeichnete Referate unserer Kommissionsreferenten gehört. Unsere Fraktion stimmt dem Sachgeschäft einhellig zu.

Künzi: Ich gestatte mir, mich kurz mit vier Bereichen im Zusammenhang mit dem Geschäftsbericht auseinanderzusetzen.

1. Personalbestand und Personaleinsatz – ähnlich, wie das Herr Dünki auch getan hat –: Anlässlich des Fahrplanwechsels vom 31. Mai 1987 wurden die erfreulichen und notwendigen Verbesserungen des Angebotes durch unerfreuliche Schlagzeilen bezüglich Personalmangel, Personalabbau und Personaleinsatz überschattet, die geeignet sind, ein grösseres Unbehagen auszulösen. Insbesondere vermag die Personalplanung nicht zu überzeugen, wenn Notmassnahmen wie die Schliessung der Schalter an Orten ins Auge gefasst werden, wo gleichzeitig auch der Fahrausweisverkauf im Zug eingestellt wird. In diesem Zusammenhang meine Fragen, die – wie gesagt – ähnlich lauten wie die von Herrn Dünki. Wie ist der momentane Engpass beim Stationspersonal – ich denke auch vor allem an unseren Kreis III in der Ostschweiz – zu beurteilen? Mit welcher Dauer ist dabei zu rechnen, kann überhaupt die wichtige Präsenz an der Verkaufsfreie in Zukunft aufrecht erhalten werden?

2. Rollmaterial: Im Abschnitt «Fahrzeugpark/Hauptwerkstätten» des Geschäftsberichtes steht viel über die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Kein Wort ist aber über den Umbau von Einheitswagen I und II und die damit verbundene Verkleinerung des Anteils an Raucherabteilen zu lesen. Ich frage Sie, Herr Bundesrat: Ist diese Anpassung an die Anforderungen der Benutzer ins Stocken geraten? Wie weit ist vorgesehen, bei den Fahrzeugen des Nahverkehrs das Verhältnis noch stärker zugunsten der Nichtraucherabteile zu verschieben?

3. «Bahn 2000» und Regionalverkehr: Das Konzept «Bahn 2000» hat im Parlament eine überzeugende Zustimmung gefunden und wird nun hoffentlich auch die Hürde der Volksabstimmung erfolgreich überwinden. Noch immer beschränken sich aber die konkreten Informationen auf Angaben über die grossen Hauptachsen, während über die Massnahmen zur Erschliessung einzelner Flächen noch wenig bekannt ist. Die Auswirkungen auf den Regionalverkehr können in der Abstimmung von Bedeutung sein, wenn man unter dem Titel «Bahn und Bus 2000» die Bevölkerung ansprechen und dabei glaubwürdig bleiben will. Die gute Verknüpfung der Hauptachsen mit dem Regionalverkehr ist sehr wichtig, kann aber ebenfalls erhebliche Investitionen auslösen.

Wie weit ist die Planung – so frage ich mich – dieser Fragen gediehen? Wer trägt die finanzielle Verantwortung, wenn davon eine Privatbahn betroffen wird und beispielsweise ein Gemeinschaftsbahnhof ausgebaut werden muss? Sind in den bewilligten 5,4 Milliarden Franken solche Massnahmen enthalten oder kann der Bund dafür weitere Mittel einsetzen, oder lässt sich dieser wichtige Teil von «Bahn 2000» nur über weitere Rahmenkredite für die Privatbahnen auf dem Buckel der Kantone finanzieren?

4. Auf Seite 36 des Geschäftsberichtes ist zum Thema Planung «Bahn 2000» die Projektorganisation für drei Neubaustrassen ausdrücklich erwähnt. Auf dem für die Ostschweiz wichtigen Abschnitt Zürich–Flughafen–Winterthur scheint aber einstweilen keine Projektierung vorgesehen zu sein. Bedeutet das, dass dieser Abschnitt zeitlich zurückgestellt werden soll, was wir natürlich von der Ostschweiz bzw. vom Kanton Zürich aus überaus bedauern müssten?

Ich schliesse mit dem Dank an den Departementschef, seine Mitarbeiter und an die SBB für ihren gewaltigen Einsatz im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Wyss: Gestatten Sie mir zwei Bemerkungen zur bundesrätlichen Botschaft, und zwar aus der Sicht der Basler Wirtschaft. Erstens kurz zum Personenverkehr und zweitens, etwas länger, zum Güterverkehr.

1. Mit Blick auf den Personenverkehr haben die SBB die Verbindungen ab Basel zu den wichtigsten Städten der Schweiz erfreulich verbessert. Neben der grossen Leistung der Einführung des Halbstundentaktes zwischen Basel und Zürich besteht allerdings vor allem aus der Sicht der zahlrei-

chen Geschäftsreisenden und den etwa 1500 Pendlern der Wunsch nach mehr direkten Verbindungen. Ich hoffe, dass diesem Wunsche bei der nächsten Fahrplanrevision Rechnung getragen werden kann.

2. Diese Bemerkung bezieht sich auf den Güterverkehr – ich werde zu diesem Kapitel eine Interpellation einreichen –: Während die transportierte Menge gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozent auf 45,1 Millionen Tonnen erhöht werden konnte, blieb – wie Sie aus dem Bericht ersehen können – der Ertrag aus dieser Leistung mit 1178,7 Millionen Franken genau auf dem Stand von 1985. Das heisst doch, dass pro beförderte Gütertonne weniger eingenommen worden ist. Gewiss, die Konkurrenzsituation der Bahnen gegenüber der Strasse hat sich ganz allgemein nochmals verschärft.

Gleichwohl stellt sich die Frage, ob die Stagnation im grenzüberschreitenden Gütertransport nicht auch darauf zurückzuführen ist, dass die an sich notwendigen Verkehrsverflechtungen auch Abhängigkeiten im eisenbahntariflichen Bereich ausgelöst haben, die ihrerseits schwerwiegende Auswirkungen auf die schweizerische Verkehrspolitik sowie beispielsweise auf die Rheinschiffahrt haben können. Die Tarifpolitik der SBB schadet nämlich einem Verkehrsträger, der als umweltfreundliches und kostengünstiges Transportmittel sowie als einzige völkerrechtlich garantierte Verbindung zum Meer zwar in den letzten Jahren erfreulicherweise bei den Bundesbehörden wieder vermehrt – ich erinnere an die Antwort des Bundesrates auf meine diesbezügliche Interpellation 1985 –, aber immer noch nicht in ausreichendem Masse Verständnis gefunden hat. Massgebende Vertreter der Rheinschiffahrt haben schon mehrfach darauf hingewiesen, dass die Kooperative der ausländischen Staatsbahnen trotz hoher Defizite bewusst – das muss ich Ihnen sagen – einen eigentlichen Verdrängungswettbewerb gegenüber dem Wasserweg betreibt.

Warum kostet der Bahntransport eines Containers von den Basler Rheinhäfen nach Mailand über eine Strecke von 382 Kilometern insgesamt 610 Franken, von Rotterdam nach Mailand im direkten Bahnverkehr – also über eine Strecke von 1237 Kilometern – nur 625 Franken? Sie haben richtig gehört: der Unterschied in der Distanz beträgt 855 Kilometer, die Preisdifferenz jedoch nur 15 Franken. Wie hoch respektive wie niedrig ist eigentlich der Anteil an den Gesamteinnahmen von Rotterdam nach Mailand, der den SBB verbleibt? Eine Frage, die uns beschäftigen muss! Als zweites Beispiel weise ich auf den deutschschweizerischen Wagenladungstarif hin. Wenn schweizerische Unternehmen auf dem Rhein Waren in unser Land bringen, verrechnen ihnen die SBB für den Weitertransport höhere Tarife als nichtschweizerischen Zulieferern. Wie verträgt sich dies mit einer Verkehrspolitik, die sich eine schweizerische nennt? Ich werde in meiner angekündigten Interpellation auf diese Problematik eingehen.

Ein drittes Beispiel: Auf den 1. Januar 1987 sind die vom Parlament beschlossenen Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr in Kraft getreten. Zu ihnen gehört auch die Herabsetzung der Tarifzuschläge im Bahnverkehr mit den Rheinhäfen beider Basel von 25 auf 10 Kilometer. Damit war der klare politische Wille ausgesprochen, die nur historisch zu begründenden Benachteiligungen der umweltfreundlichen Binnenschiffahrt zu verringern. Aus der bisherigen Praxis geht aber hervor, dass die eidgenössischen Behörden und die SBB versuchen, den Beschluss der eidgenössischen Räte nur zögernd anzuwenden, insbesondere, wenn es sich um sogenannte Verhandlungstarife handelt, also um solche unterhalb des Volltarifs, die gerade im Warenladungsverkehr seit längerer Zeit fast die Regel sind. Ich setze mich gegen die behördeninterne Weginterpretation eines verbindlichen Parlamentsbeschlusses mit Entschiedenheit zur Wehr. In der Sache selbst fordere ich die Verwaltung und die SBB auf, auch diese Aspekte einer wirklich schweizerischen Verkehrspolitik im Auge zu behalten. Wir sind auf die Binnenwirtschaft, auf die Rheinschiffahrt angewiesen.

Seiler: Der Bundesrat lobt in seiner Botschaft mehrmals die durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen. Als Perso-

nalvertreter kann ich mich dieser Beurteilung nicht in allen Teilen – ich möchte hier bewusst differenzieren – anschliessen. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft, der Erfolg der Rationalisierungsmassnahmen zeige sich am deutlichsten im Personalsektor. Trotz Arbeitszeitverkürzung und steigenden Anforderungen hätte der Personalbestand weiter gesenkt werden können. Das heisst, bei kürzerer Arbeitszeit erbringt das Personal immer grössere Leistungen. Oder mit anderen Worten: Der Druck auf das Personal wird immer grösser, und er wird zum Teil unerträglich. Die verschiedenen Abgänge von hochqualifizierten Leuten – auch im Kaderbereich – in den letzten Monaten sind Ausdruck dieser prekären Lage. Verschiedene dieser Massnahmen haben nun die Schwelle des Zumutbaren für das Personal nicht nur erreicht, sondern in vielen Fällen auch übertroffen. Verschiedene Rationalisierungsmassnahmen stehen nicht mehr im Zeichen der *ratio*, d. h. der Vernunft: Sie leisten keinen Beitrag zu einer vernünftigeren oder menschenge-rechteren Arbeitsgestaltung. Das einzige Ziel ist vielfach, Kosten einzusparen oder – primär – Personalstellen zu streichen. Daher bitte ich Sie auch um Verständnis, wenn sich das Personal zurzeit ein wenig «aufmüpfig» zeigt.

Auf Seite 19 der Botschaft schreibt der Bundesrat, dass weder die unternehmerischen noch die verkehrspolitischen Massnahmen allein genügen, um die Entwicklung der SBB positiv zu beeinflussen. Er schreibt dann weiter: «Eine wesentliche Voraussetzung bilden nach wie vor die Mitarbeiter, die engagiert für ihre Unternehmung eintreten.» Wer weiterhin auf dieses Engagement des Personals zählen will, der muss in Zukunft mehr Rücksicht auf dieses Personal nehmen. Das Personal nimmt den Dank der Verwaltung, des Bundesrates usw. sehr gerne entgegen. Aber das genügt eben nicht. Es wäre viel dankbarer, wenn man den Druck mehr wegnehmen würde. Es wäre auch wieder eine Möglichkeit, um besser Personal rekrutieren zu können. Die Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung beklagt auch der Bundesrat in seiner Botschaft. Und der Kommissionspräsident hat in diesem Zusammenhang in seinem Eintretensvotum von einer ersten Sorge gesprochen.

In letzter Zeit spüren vermehrt auch die Kunden diese Rationalisierungsmassnahmen. Es ist bereits auf den Abbau von Dienstleistungen in der Zugbegleitung oder die Schliessung von Stationen hingewiesen worden, vor allem durch die Herren Dünki und Künzi. Unzufriedene und enttäuschte Kunden sowie schlecht motiviertes Personal sind wenig günstige Voraussetzungen für ein gutes Gedeihen der Unternehmung. Es wäre ausserordentlich zu bedauern, wenn der heute vorhandene «Goodwill» durch wenig überlegte falsche Rationalisierungsmassnahmen oder durch Abbau von beliebten Dienstleistungen wieder zerstört würde. Ich hoffe, dass das nicht eintreffen wird.

Hubacher: Der Kommissionspräsident hat seine Ausführungen mit dem Hinweis auf den grossen Erfolg des Halbtaxabonnements begonnen. Ich darf Sie daran erinnern, dass das ein Vorschlag unserer Fraktion war. Abgeschlossen hat der Kommissionspräsident mit der Wiedergabe des Resultats einer amerikanischen Umfrage, bei der die SBB ausserordentlich gut abschnitten und worin auch die Freundlichkeit des Personals hervorgehoben wird. Herr Kollega Seiler hat jetzt gerade einige Blitzlichter auf die Personalsituation geworfen. Ich wäre eigentlich froh, wenn Herr Bundesrat Schlumpf die Unternehmungsphilosophie in diesem Bereich etwas darlegen könnte. Die Perspektiven, wie sie sich jetzt im Bereich Zugspersonal abzeichnen, sind nicht nur für die Personalvertreter oder die Vertreter einer Linkspartei von Interesse. Es ist auch eine Frage der Unternehmensführung und eine Frage der Kundenbetreuung, der Dienstleistung. Ich darf in diesem Zusammenhang die «Neue Zürcher Zeitung» vom 9./10. Mai zitieren, den Artikel «Automaten statt Kondukteure?». Da wird mit grosser Besorgnis – zu Recht – auf die schlechten Erfahrungen mit unbegleiteten Zügen im Agglomerationsverkehr Bereich Zürich hingewiesen: auf den Vandalismus, auf die Belästigung insbesondere von Frauen im Spätverkehr. Wir leben in

dieser Beziehung in einer nicht gerade heilen Welt. Wenn das nun in grösserem Stil weitergehen soll, dann sind neben diesen Punkten, die eine Rolle spielen, auch andere Aspekte berührt. Wir sind ein klassisches Touristenland; der Kondukteur ist nicht eine überflüssige Person, nachdem immer mehr ausländische Touristen in unseren Zügen umherfahren. Der Kondukteur ist ebensowenig überflüssig für Invalide, für Ältere, für Leute, die nicht so flexibel sind. Durch das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, das jetzt mit Tarifmassnahmen, mit neuem Rollmaterial, mit einem besseren Zugangebot propagiert wird, stellt sich immer mehr die Frage, wie man dann diese Kunden bedient. Wenn jetzt die SBB auch in einer etwas euphorischen Stimmung sind, weil der öffentliche Verkehr wiederum «in» geworden ist, dann sollten doch Dispositionen, die man vor zwei, drei Jahren getroffen hat, als nur die Rationalisierung, nur die Einsparung eine Rolle spielten, jetzt nicht einfach um jeden Preis durchgezogen werden.

Die «Neue Zürcher Zeitung» schreibt: «Die Selbstentwertung am rechten Zürichseeufer hat den Bundesbahnen nichts als Aerger gebracht und im Zusammenhang mit dem oft unansehnlichen Zustand der Züge die günstige Frequenzentwicklung gestoppt.» Meine Frage in diesem Zusammenhang: Soll das eigentlich in diesem unerfreulichen Sinn weitergehen, oder ist es den Bundesbahnen ernst, den öffentlichen Verkehr attraktiv zu machen? Dann genügen technische und Tarifmassnahmen nicht; dann muss man nicht weniger, sondern mehr Dienstleistung und Kundenbetreuung anbieten, sonst gehen der Elan und der Goodwill verloren. Er ist jetzt bereits etwas angeschlagen. Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Schlumpf Auskunft geben könnte, ob man bereit ist, jetzt schon aus den negativen Reaktionen auf diese Massnahmen, auch aus Kommentaren, die bezüglich Personalfragen plötzlich anders tönen, Lehren zu ziehen, oder ob man wieder einmal zuerst auf das Stumpengeleise fahren und dort stehen bleiben will?

Eggli-Winterthur: Ich möchte mich dem Dank, den verschiedene Redner hier gegenüber dem Personal und der Unternehmungsleitung ausgesprochen haben, anschliessen. Wenn wir aber dem Personal danken, dann müssen wir auch feststellen, dass die Leistung der SBB im letzten Jahr nur dank zum Teil aussergewöhnlichem Einsatz des Personals erfolgt ist. Herr Generaldirektor Latscha hat uns in der Kommission erklärt, dass der Stellenabbau teilweise nur aufgefangen werden konnte, weil andere Mitarbeiter auf Freitage verzichteten, die sie hätten einziehen können. Diese Freitage mussten auf das Jahr 1987 übertragen werden.

Die Personalreduktion im letzten Jahr war nicht eine echte Einsparung, sondern es war nur eine Verschiebung, und zwar, weil die SBB wegen des Personalstopps das notwendige Personal nicht rekrutieren konnten. Nun haben die Bahnen auf den 31. Mai dieses Jahres einen weiteren Leistungsausbau getätigt, der zusätzliche Arbeit erfordert. Das braucht neue Mitarbeiter. Herr Künzi und Herr Dünki haben schon darauf hingewiesen, dass Schalter in gewissen Stationen trotz Personalmangels am Sonntag offen bleiben, weil die Mitarbeiter bereit sind, im Moment auf ihre Freitage zu verzichten und diese auf später zu verschieben.

Das kann aber nicht so weitergehen! Diese Freitage müssen eingezogen werden können oder zu irgendeinem Zeitpunkt ausbezahlt werden. Wir sind aber der Ansicht, dass Freitage der Ausbezahlung vorzuziehen sind. In dieser Situation stellt sich für mich schon die Frage, wie sich bei den SBB – die PTT sind in einer ähnlichen Situation – die Lohn- und Arbeitsbedingungen entwickeln? Wir müssen uns darüber im klaren sein, dass die Rekrutierungsschwierigkeiten immer grösser werden. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen der SBB sollten der übrigen Wirtschaft angepasst werden. In diesem Zusammenhang möchte ich zu Herrn Alieschs Klammerbemerkung auch eine Klammerbemerkung anbringen: Der Bundesrat muss alles tun, was in seinen Möglichkeiten steht – und ohne dass das Parlament immer bremsen kann –, um die Lohn- und Arbeitsverhältnisse des Bundes-

personals anzupassen. Wenn man weiss, wieviele Privatfirmen dem Personal das Halbtaxabonnement schenken – ich denke an die Firma Sulzer, aber es gibt auch andere –, dann kann man ruhig sagen, der Bundesrat habe nachgezogen. Aber das genügt natürlich nicht! Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals sollten dringend denjenigen der Privatwirtschaft angepasst werden. Ich frage den Bundesrat, was er in dieser Beziehung zu unternehmen gedenkt?

Oehler: Herr Wellauer hat eben dargelegt, dass die SBB nicht jeden Auftrag um jeden Preis annehmen sollten. Auf der anderen Seite hat dann, fast in Ergänzung dazu, Herr Hubacher Herrn Bundesrat Schlumpf gebeten, er möchte einmal die Unternehmensphilosophie darlegen. Ich möchte die Notwendigkeit der Beantwortung dieser beiden Postulate der Herren Wellauer und Hubacher mit einem Beispiel untermauern.

Wenn wir Stahlrollen mit einem gewissen Gewicht aus der Bundesrepublik Deutschland in die Schweiz einführen und sie in Arbon von der Bahnstation in unsere Werke bringen möchten, ist das unmöglich. Diese Stahlrollen müssten ein ganz bestimmtes, vorgeschriebenes Gewicht haben, damit wir zwei Kilometer auf der Strasse fahren können. Wenn wir aber auf der anderen Seite das normale Gewicht aus deutschen Hütten in Konstanz oder in Bregenz auf Lastwagen verfrachten und dann auf der Strasse nach Arbon fahren, ist das möglich. Dann können wir mit 28-, mit 32-Tonnen-Lastwagen 30 km über Schweizer Strassen fahren. Es ist uns aber nicht möglich, 28 Tonnen zwei Kilometer über Schweizer Strassen zu fahren, wenn wir das ab einem Bahnhof in unserem Land machen würden.

Das ist nicht koordinierte, das ist verkehrte Verkehrspolitik und verkehrte Umweltschutzpolitik. Ich glaube, es ist müssig, hier darzulegen, dass die Umwelt – und auch die Strassen – durch die Strassentransporte Konstanz–Arbon oder Bregenz–Arbon bedeutend mehr belastet werden als durch die zwei Kilometer ab einem Bahnhof in der Schweiz. Damit wollte ich die Notwendigkeit einer Koordination zwischen Polizeiwesen/Strassenverkehr und Bahn aufzeigen.

Herr Wellauer und Herr Seiler haben von den Rationalisierungsmassnahmen gesprochen. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Ereignisse in der schweizerischen Waggonindustrie hinweisen. Sie wissen, dass sich die beiden verbleibenden Anbieter – nicht zuletzt aufgrund der langjährigen und richtigen Bestrebungen der Bundesbahnen – zusammenschlossen, um gegenüber dem Ausland verstärkt auftreten und gegenüber den SBB bessere Dienstleistungen bieten zu können. Diese Rationalisierungsmassnahmen werden möglicherweise in Zukunft Stein des Anstosses sein, weil von den Bundesbahnen oder mindestens von Kreisen aus der Umgebung der Bundesbahnen die Meinung vertreten werden könnte, man sähe sich jetzt einem Monopolisten gegenüber und müsste auf dem Gebiete der Waggonbeschaffung vermehrt ins Ausland ausweichen. Ich bin sicher, Herr Bundesrat Schlumpf, dass die Rationalisierungsmassnahmen aufgrund der Erfahrungen, nicht zuletzt wegen der Beschaffung für die Zürcher S-Bahn, auch in Zukunft von den Bundesbahnen richtig eingestuft werden.

Das dritte Problem: Herr Bundesrat Schlumpf, Sie haben mir vor fünf Jahren versprochen, dass der Ausbau der Doppelspur zwischen St. Gallen und Rorschach zügig in Angriff genommen werde. Unter «zügig» verstehen wir in der Ostschweiz eine Zeitdauer von acht Jahren, was bedeuten würde, dass man mit dem Ausbau der Doppelspur zwischen Rorschach und St. Gallen spätestens im nächsten Jahr beginnen müsste. Ich sage das insbesondere auch mit Blick auf die Bestrebungen der Deutschen und der Oesterreichischen Bundesbahnen, welche die Zahl ihrer Züge Richtung Schweiz ausgebaut haben, womit wir künftig noch ein schlimmeres Verkehrsaufkommen haben werden – Verspätungen sind uns sicher –, wenn der Ausbau Rorschach–St. Gallen nicht unbedingt und sofort in Angriff genommen wird.

Ich wäre Ihnen dankbar, Herr Bundesrat Schlumpf, wenn Sie bestätigen könnten, dass der Ausbau der Doppelspur

St. Gallen–Rorschach in den nächsten drei Jahren erfolgen wird.

Ammann-St. Gallen: Das Jahr 1986 ist wohl am ehesten als ein Uebergangsjahr zu bezeichnen mit recht zahlreichen Widersprüchen, die in den kommenden Jahren noch überwunden werden müssen. Das ist aber nicht allein Sache des Unternehmens, sondern auch des Parlaments. Wenn die Probleme vorab beim Cargo Rail (Wagenladungsverkehr) für die SBB fast unlösbar geworden sind, so ist das nicht zuletzt von der politischen Oberleitung, also auch von uns, zu verantworten.

Positiv vermerken möchte ich demgegenüber die sich allmählich abzeichnende Steigerung der Investitionen. Wer investiert, glaubt an die Zukunft! Auch beim Personenverkehr, wo die beschlossenen Tarifmassnahmen eben erst zu greifen beginnen, zeigen sich sonnige Abschnitte. Hier folgten die Erträge noch einigermaßen den erbrachten Mehrleistungen (plus 3,9 Millionen Personen, plus 15,7 Millionen Franken).

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Resultat einer Vox-Analyse vom vergangenen Dezember zum Verkehrsverhalten. 31 Prozent der Befragten gaben an, für den Arbeitsweg das Auto bzw. das Motorrad zu benutzen. Beim Einkaufen waren es 35 Prozent und in Freizeit/Ferien gar 48 Prozent, die das eigene Motorfahrzeug benutzen. Gerade hier kann der Bahnanteil noch gesteigert werden. Das bedeutet für die Zukunft nicht nur mehr «Pendlerbahn», sondern auch mehr «Freizeitbahn». Ermutigende Schritte wurden bereits gemacht, zum Beispiel der Fitnessbahn-Pass, das neue Mietvelokonzept und die vielen zusätzlichen Spätverbindungen.

Anders als beim Personenverkehr, wo Leistungen und Erträge zunahmen, stösst die Angebotsoptimierung beim Güterverkehr an harte Grenzen (plus 0,6 Millionen Tonnen, Ertrag unverändert). Bezeichnend dafür ist auch das Sinken des Kostendeckungsgrades beim Wagenladungsverkehr (Cargo Rail plus Container) von 72 Prozent im Jahre 1984 auf 67 Prozent im Jahre 1985. Zielvorgabe und Formulierung des neuen Leistungsauftrags müssen deshalb in diesem Sektor als unrealistisch bezeichnet werden. Wer zudem die Grosswetterlage und die Zukunftsaussichten im europäischen Güterverkehr berücksichtigt, kommt zum Schluss, dass die Räte beim Leistungsauftrag falsch entschieden haben.

Die andauernde Angebots- und Kostenoptimierung der Bahnen beim Wagenladungsverkehr läuft allen unseren Bemühungen auf dem Gebiete der Luftreinhaltung zuwider. Eine entscheidende Verbesserung bei den Emissionen des Dieselschwerverkehrs ist nicht in Sicht. Ein möglichst grosser Anteil dieses Verkehrs sollte deshalb sofort auf die umweltfreundliche Schiene umgelagert werden können. Fachleute sprechen von immerhin 6 bis 12 Millionen Tonnen allein im Binnenverkehr. Das ist aber unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht möglich. Die Zuteilung des Wagenladungsverkehrs zum unternehmerischen Bereich schadet Mensch und Umwelt und muss deshalb baldmöglichst korrigiert oder durch flankierende Massnahmen – ich denke da an den KVP-Artikel – ergänzt werden. Die geplante Aufhebung von weiteren 26 Regionalzentren beim Cargo Domizil auf den 1. Januar 1988 scheint mir angesichts der positiven Entwicklung dieses Verkehrs zumindest voreilig zu sein.

Die neue Fahrausweiskontrolle hat bereits im Vorfeld des kürzlichen Fahrplanwechsels hohe Wellen geworfen. Ich sehe dieses neue Konzept – im Geschäftsbericht mit den Worten «zukunftsorientiert», «kundenfreundlich» und «wirtschaftlich» reichlich euphorisch umschrieben – im Zusammenhang mit der 1986 eingetretenen, weiteren Reduktion des Personalbestands. Dieser Personenabbau erfolgte trotz Arbeitszeitverkürzung, den jüngst eingeführten Mehrleistungen und dem sich bereits abzeichnenden Mehrverkehr. Wie oft soll denn diese Zitrone (Personal) noch ausgepresst werden? Die Grenze des Zumutbaren ist erreicht. Das gilt nicht nur für den Abbau bei der Besetzung der Stationen, sondern auch für die Stichkontrollen, vorab im Schnellzugs-

verkehr. Mit einer Geisterbahn können wir das Verkehrsverhalten in diesem Lande nicht vorteilhaft beeinflussen. Die Fortsetzung dieser Politik gefährdet die Anfangserfolge auf dem Gebiete des Umsteigens. Es geht um die Qualität der Dienstleistungen! Wir stehen letztlich vor der Frage: Welche Eisenbahn wollen wir denn eigentlich?

Erhalten wir das anerkannt hohe Niveau aufrecht und verzichten wir auf überrissene Rationalisierungsmassnahmen, die mangelnde Beratung und Betreuung, Schikanen, Busen, Vandalismus und gar Belästigungen zur Folge haben werden und die jeden Kunden, der es sich leisten kann, wieder zurück auf die Strasse treiben! Der Name «Borromini» steht ja zugleich auch für eine historische, menschlich-kulturelle Leistung, die uns heute noch allen Respekt abnötigt. Vergessen wir das bei der weiteren Verwirklichung von «Bahn 2000» nicht.

Chopard: Ganz bewusst reihe ich mich in die Liste der Redner ein, die versuchen, hier aufbauende Kritik vorzutragen. Vorerst möchte ich dem Bundesrat, den SBB und der Bundesverwaltung für alle Verbesserungen, wie sie auf Seite 3 des Berichtes dargelegt werden, bestens danken. Danken möchte ich den SBB und ihrem Personal auch für alle bereits vorgenommenen Vorleistungen für das Konzept «Bahn 2000». Trotz all dieser mehr als nur aner kennenswerten Anstrengungen um kundengerechte, attraktive und bessere Leistungen – wie verstärktes Marketing, Taktfahrplan, Bahnanschlüsse der Flughäfen Kloten und Genf, Erneuerung des Rollmaterials, Schaffung wettbewerbsfähiger Tarife usw. und insbesondere auch die weiteren Verbesserungen des Reisezugsangebotes mit dem Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1987 – möchte ich die SBB im Zusammenhang mit der Personalumstrukturierung beim begleitenden Zugpersonal doch bitten, den Kundendienst für die Reisenden nicht abzubauen. Er ist sogar zu verbessern, um damit mindestens den gleichen Service zu bieten, wie ihn die Bahnen unserer Nachbarländer zum Teil vorbildlich leisten. Konkret drei Beispiele: Wenn Sie heute in der BRD reisen, ist es in Bahnhöfen mit niederen Perrons selbstverständlich, dass das Bahnpersonal Frauen mit Kindern, älteren Leuten, Gehbehinderten, Invaliden und sonstwie auf Dritte Angewiesenen beim Ein- und Aussteigen, beim Kofferabnehmen usw. hilft. Bei uns ist das leider eher die Ausnahme. Und weiter: Wenn Sie die Information in den BRD-Zügen, sowohl die schriftliche wie die mündliche, mit derjenigen der SBB vergleichen, werden Sie auch da wesentliche Unterschiede zum Nachteil der SBB sofort feststellen. Und schliesslich die Situationen, wie sie mir leider sehr oft von Reisenden bestätigt werden, die beispielsweise mit dem Intercity-Zug von Norddeutschland nach Basel fahren und dort mit vier Minuten Verspätung eintreffen, aber im Bahnhof Basel nicht informiert werden, dass der Anschlusszug Richtung Zürich bereits abgefahren ist. Die Reisenden haben das selber zu merken und eine Wartezeit von rund 40 Minuten in Kauf zu nehmen. Das ist unerfreulich! Nach meiner Meinung ist ein guter Kundendienst dann gewährleistet, wenn die Anschlüsse garantiert werden und den Reisenden so gut als möglich auf den Bahnhöfen und im Zug geholfen wird. Sollte die Verspätung zu gross werden, sind die Fahrgäste sofort zu informieren und soweit als möglich zu betreuen, respektive auf die bestmöglichen nächsten Reiseanschlüsse hinzuweisen.

Ich möchte also bitten, dass die SBB das Angebot nicht allein von der Materialseite und der Fahrplanseite her verbessern, sondern den Kundendienst vor allem von der menschlichen Seite her verbessern und der ausländischen Konkurrenz ebenbürtig machen.

Ich danke Herrn Bundesrat Schlumpf, wenn er mir bestätigen kann, dass auch er dazu beitragen möchte, den Kundendienst auf dieser hohen Stufe zu belassen, wie wir ihn immer pflegten, und ihn keinesfalls abzubauen.

*Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.10 Uhr
La séance est levée à 12 h 10*

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1986

CFF. Gestion et comptes 1986

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	690-701
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 443

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.