

Frage 17:**Günter. Strecke Spiez-Interlaken. Umstellung Bahn-Bus Ligne BLS Spiez-Interlaken. Remplacement par un service d'autocars**

An einer kürzlichen Kommissionssitzung hat Bundesrat Schlumpf zu erkennen gegeben, dass in Sachen Umstellung Bahn- zu Busbetrieb ein erfreuliches Umdenken im Departement stattgefunden hat. So sollen jetzt auch der Schutz der Umwelt bei der Erteilung einer Bewilligung mit einbezogen werden.

Darf daher die Bevölkerung der betroffenen Dörfer, welche sich fast einhellig der Absicht der BLS, einen Busbetrieb einzuführen, widersetzt, hoffen, dass der Bundesrat den Bahnanschluss aufrecht erhalten wird?

Bundesrat **Schlumpf**: Eine gänzliche Umstellung der Bahnlinie Spiez-Interlaken stand überhaupt nie zur Diskussion. Die stündlichen Schnellzugsverbindungen Bern-Thun-Spiez-Interlaken bilden bisher schon und auch in Zukunft das wichtigste Verkehrsangebot. Mit «Bahn 2000» wird dieses stündliche Angebot noch verdichtet werden. Wenn das Vorhaben «Goldenpass», also Montreux-Spiez-Interlaken-Luzern, verwirklicht werden kann – ich halte die Idee für sehr gut –, wird diese Strecke noch aufgewertet.

Geprüft wird nur die Frage, ob allenfalls Regionalzüge durch Busbetriebe zu ersetzen sind, damit an der Strecke liegende Orte besser versorgt werden können. Das wurde ausgelöst durch ein Begehren, zusätzliche Bahnhalte einzuschalten, was als nicht zweckmässig erachtet wurde. Dann hat man eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der alle Gemeinden und auch die regionale Planungsgruppe neben BLS und SBB vertreten sind. Beschlüsse wurden keine gefasst, und die Sache wurde bei uns auch gar nicht anhängig gemacht. Es steht also keine allgemeine Umstellung zur Diskussion, im Gegenteil.

87.027

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

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 690 hiervor – Voir page 690 ci-devant

Kühne, Berichterstatter: Wir kommen zum Abschluss der Eintretensdebatte zu Geschäftsbericht und Rechnung der SBB für das Jahr 1986. Die Rechnungsablage unserer Staatsbahn ist am vergangenen Donnerstag mit recht viel Goodwill aufgenommen worden. Dies im Gegensatz zur harten Kritik, wie sie vor wenigen Jahren jeweils angebracht wurde. Es standen Personalfragen im Mittelpunkt, und ich möchte kurz auf sie eingehen.

Der Geschäftsleitung unserer Staatsbahn ist bescheinigt worden, dass sie nach unternehmerischen Grundsätzen handelt. Dazu ist sie von den eidgenössischen Räten gemäss Leistungsauftrag verpflichtet worden. Im Leistungsauftrag 1987 lautet Artikel 1 Absatz 1: «Die Schweizerischen Bundesbahnen richten Angebot und Investitionen auf die Anforderungen des Marktes aus.» Artikel 2: «Sie streben im Rahmen der nachstehenden Bestimmungen nach unternehmerischen Grundsätzen den Rechnungsausgleich an.»

In verschiedenen Voten schimmerte Kritik durch, die Generaldirektion gehe mit den Rationalisierungsanstrengungen zu weit. Attraktivität und guter Ruf der SBB aufgrund ihrer Kundenfreundlichkeit könnten Schaden nehmen durch Schliessung von Stationen und Reduktion der Zugsbegleitung. Andererseits ist das Ergebnis nur dank der Einsparun-

gen bei den Personalkosten nicht schlechter ausgefallen. Die Kosten für Besoldungen und Sozialleistungen machen, wenn Sie die Besoldungen, Zulagen und Vergütungen, Beiträge an Personalversicherungen und Ergänzungsleistungen für die Personalversicherungen zusammenzählen, den Löwenanteil der Aufwendungen aus, nämlich 58,7 Prozent. Es ist nun Aufgabe der Geschäftsleitung der SBB, den Zielkonflikt auszugleichen – zwischen den Wünschen der Bahnkunden, den Wünschen des Personals und dem Auftrag, nach unternehmerischen Grundsätzen den Rechnungsausgleich anzustreben. Diese Aufgabe kann nur mit gewissen Konzessionen nach verschiedenen Seiten gelöst werden. Die erfreuliche Zunahme der Bahnbenutzung kann dabei durchaus neue Gesichtspunkte ergeben. Aber ein generelles Nachlassen der Bestrebungen für eine rationelle Betriebsführung und – damit zwangsläufig verbunden – schlechtere Ergebnisse würden die bahnfremdliche Stimmung im Schweizervolk wieder ins Gegenteil umschlagen lassen. Zudem würden für Investitionen die Mittel fehlen. Generaldirektor Latscha hat der Kommission erklärt, dass die Meinungsverschiedenheiten über die Zugsbegleitung im Gespräch mit dem Personal beigelegt werden können. Der Präsident der Generaldirektion hat uns auch informiert, dass die Anwerbung von Personal – vor allem in den grösseren Agglomerationen – zunehmend schwieriger werde. Mit verschiedenen gezielten Aktionen wird versucht, die Jugendlichen anzusprechen. Die Rekrutierung von Nachwuchs ist eine bedeutende Angelegenheit für unsere Bahnen. Die älteren Jahrgänge sind im Personalkörper stark vertreten. In den nächsten Jahren werden viele in Pension gehen. Die Schwierigkeiten bei Neueinstellungen haben den Personalbestand zudem um 550 Einheiten weiter absinken lassen – auf das historische Tief von 37 010 Einheiten, d. h. um 550 Einheiten tiefer, als es die Geschäftsleitung plante. Ich verweise auf die Ausführungen auf den Seiten 24, 25 und 26 des Geschäftsberichtes. Dazu kommt die recht hohe Zahl der krankheitsbedingten Absenzen, die ihrerseits zu Engpässen beim Bezug von Freitagen führt.

Diese Probleme sind recht komplex. Die Verkehrskommission hat Vertrauen in den Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB. Sie haben nun die Aufgaben zu lösen. Die eidgenössischen Räte haben in letzter Zeit verschiedene wichtige Entscheide gefällt, so namentlich den Leistungsauftrag 1987, die Tarifvergünstigungen und das Modernisierungskonzept «Bahn 2000», und Sie haben somit den Rahmen abgesteckt. Es gilt nun zu optimieren. Eine Geisterbahn, wie sie Herr Ammann etwas übertrieben an die Wand gemalt hat, will niemand. Die Verkehrspolitik von Bundesrat und Parlament hat Zug und Ziel. Folgen wir ihr also weiter! In diesem Sinne bitte ich Sie, den Beschlüssen der Verkehrskommission zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: Concernant le débat d'entrée en matière, force est de constater que les différents groupes de ce Parlement n'émettent que peu de critiques ou en tout cas des critiques peu importantes face à la gestion et aux comptes. Les députés reconnaissent les gros efforts fournis par la Direction générale des CFF. Il est bien entendu et nous autres, commissaires, sommes d'accord qu'une direction générale même excellente, sans un personnel qualifié et bien préparé à sa tâche, ne peut venir à bout de tous les problèmes des transports ferroviaires. Rendons donc à César ce qui est à César; c'est toute la régie fédérale à qui nous rendons un hommage mérité pour ses prestations. On a critiqué aussi une trop grande rationalisation de l'administration des CFF. Bien entendu, il faut éviter les excès en tout, et surtout dans toutes les directions. L'attractivité du rail ne peut être maintenue sans un minimum de gares desservies, sans un personnel capable de rassurer et d'aider les voyageurs. On est étonné de voir comment un contrôleur, dans le train, remplit son devoir de père de famille, d'accompagnateur de groupe ou tout simplement de gardien itinérant.

Troisièmement, on a parlé du salaire du personnel, de l'adaptation des CFF à devenir une entreprise compétitive.

Ces remarques regardent spécialement le Conseil fédéral. Il vous répondra tout à l'heure. Quant à améliorer les possibilités d'attirer les jeunes à entrer aux CFF, il est certain qu'il faut débiter de bonne heure, déjà durant les années scolaires, pour ne pas se laisser dépasser par d'autres. La Commission des transports et du trafic a confiance dans le personnel et la direction des CFF; elle vous demande donc d'accepter la gestion et les comptes 1986.

Bundesrat Schlumpf: Die Rechnung und der Geschäftsbericht, die Tätigkeit unserer SBB überhaupt, haben hier eine Anerkennung gefunden, die lange Zeit bei mir fast Bedenken weckte, weil sie in Gefahr stand, fast gar überschwinglich zu werden. Ich habe sie aber auch als Kompensation für frühere Zeiten aufgefasst, in denen die Kritik auch etwas übertrieben war. Im Laufe der weiteren Diskussion wurde dann meine Geniertheit über soviel Anerkennung für meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kleiner – und zwar in dem Ausmass, wie sich Kritik und Vorbehalte mit diesem allgemeinen Lob vermischten. Damit haben wir ungefähr das helvetische Lot gefunden. Das ist gut so, denn nur aus überschwinglichem Lob heraus lässt sich die Zukunft kaum bewältigen.

Man darf sich keinen Illusionen hingeben, es stehen unserer SBB und unserer Verkehrspolitik recht harte Zeiten bevor. Es wurde aber mit Grund festgestellt – dafür möchte ich vor allem den beiden Herren Referenten danken –, dass die Weichen gestellt sind. Soweit man das bis heute überprüfen kann, sind sie richtig gestellt; eine gute Fahrt für SBB und KTU hat begonnen. Ich danke allen Votanten für die ausgesprochene, verdiente Anerkennung an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Mit den in Erinnerung gerufenen letztjährigen Beschlüssen – KVP, «Bahn 2000», Leistungsauftrag, Tarifmassnahmen – ergänzt in Ihrem Rat durch den 7. Rahmenkredit für die KTU wurden Fundamente für eine solche gute Fahrt bereitgestellt. Es wurden von den Referenten einige Ziffern über die bisherigen Auswirkungen der Tarifmassnahmen in den letzten fünf Monaten genannt. Diese Erfahrungen lassen mit Fug erwarten, dass wir die gesteckten Ziele auch erreichen werden. Aber ein grosser Einsatz ist weiterhin nötig; man muss immer wieder ein *Ceterum censeo* in die Politik hineintragen; nicht nur der Einsatz, sondern die konsequente Marschrichtung, das Einhalten der Richtung vor allem ist notwendig, sowohl auf Seite der Unternehmen – also auf der von SBB und KTU –, aber insbesondere auch auf Seite der Verkehrspolitik schlechthin, wo diese Konsequenz mir gelegentlich etwas mehr gefährdet zu sein scheint.

Zu den aufgeworfenen Fragen. Nationalrat Carobbio: Wir fördern den kombinierten Verkehr mit allen Mitteln, einerseits durch den Ausbau der bestehenden Strecken – gegenwärtig wird beispielsweise die Strecke Lötschberg–Simplon sehr grosszügig ausgebaut, hinsichtlich Autoverlad und kombiniertem Verkehr, aber auch als Transitstrecke –; des weiteren bereiten wir die Grundlagen für die zu treffenden Entscheide über die neue Eisenbahn-Alpentransversale vor; sie werden Ende 1987 bereit sein – sowohl auf internationaler wie auch auf nationaler Ebene. Es sind gleichwertige Entscheidungsgrundlagen für die vier Varianten: Lötschberg-Basis, Gotthard, Splügen und die sogenannte Ypsilon-Variante.

Ich gehe davon aus, dass die Vorlage bereits im Jahre 1988 vor die Bundesversammlung kommt. Mit dem Ausbau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale werden sehr grosszügige Verlademöglichkeiten geschaffen – nicht nur von der Kapazität her; es geht um die Schaffung von 25 bis 26 Millionen Tonnen Kapazität (heute verfügen wir mit Lötschberg–Simplon und Gotthard zusammen über eine Kapazität von etwa 13 Millionen Tonnen).

Nationalrat Aliesch: Die 1,5 Millionen Franken netto, die wir ab 1. Januar 1988 für die Gratisabgabe der Halbtaxabonnements an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgeben werden, sind gut angelegt. Die Abgeltung, die der Bund zusätzlich für die Unterdeckung zu leisten hat, kann nicht als Kostenaufwand veranschlagt werden. Ob die Benutzer

der Halbtaxabonnements nun Bundesbeamte oder Dritte sind, diese Abgeltung wird im Sinne einer Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr geleistet. Diese übergeordnete Zielsetzung gilt für alle Benutzer von Verkehrsmitteln. Dem Bund erwachsen gewisse Aufgaben als Galionsfigur, als Pilotunternehmen, als gutes Beispiel, als Grossunternehmer mit so vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dieses Vorgehen des Bundes wird eine Signalwirkung für andere haben.

Nationalrat Dünki: Zum Personalangel im Raume Zürich und der damit verbundenen Prüfung von Notwendigkeiten und Möglichkeiten kurz folgendes: In der Region Zürich beschäftigen unsere SBB etwa 5000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das sind gut 13 Prozent des gesamten Personalbestandes. Das hat zur Folge, dass sich Verknappungen, die ohnehin regional unterschiedlich sind, dort stark auswirken. Inzwischen wurde für die Agglomeration Zürich und auch für die Sie besonders interessierenden Gemeinden Oberrieden, Horgen, Kilchberg, Rüslikon, Sihlbrugg und Wollishofen eine Lösung gefunden. Es wird nicht zu den von Ihnen befürchteten Stationserschliessungen Samstag/Sonntag kommen. Man kann das überbrücken, wobei zu beachten ist, dass die jetzt getroffene Lösung nicht auf Dauer möglich ist; es wird teilweise auf Freizeit verzichtet, es werden Mehrbelastungen des Personals in Kauf genommen. Im Laufe der Zeit müssen wir das wieder kompensieren. Darauf werde ich noch zurückkommen. Zu Nationalrat Künzi: «Bahn 2000» bringt einen landesweiten Nutzen, weit über das Netz der SBB, aber auch über das Netz der KTU, also diese insgesamt 5000 km hinaus. Die Regionalverkehre werden eingebunden, einschliesslich der öffentlichen Strassenverkehre wie PTT und andere. Wir wollen «Bahn 2000» ja als Verbundwerk realisieren zwischen allen Verkehrsunternehmen, insbesondere den KTU und den anderen regionalen Unternehmen. Die Finanzierung der Aufwendungen erfolgt allerdings netzbezogen, d. h., dass Investitionen im Netz der KTU finanziert werden müssen von Bundeseite über den 7. und später den 8. Rahmenkredit und im übrigen nach den Regelungen für die Kantonsanteile und die eigenen Unternehmensleistungen. Die Modernisierung des Rollmaterials geht selbstverständlich weiter. Wir können die Wagen, die noch gebrauchstüchtig sind, nicht einfach ausrangieren, das sind keine Wegwerfartikel, aber sie werden modernisiert. Auch der Umbau auf zwei Drittel Nichtraucher- und ein Drittel Raucherabteile geht weiter, wobei wir allerdings über die Verhältniszahl von 2 zu 1 nicht hinausgehen können.

Zu Nationalrat Oehler: Die drei Kilometer Doppelspur Rorschach–St. Gallen, die noch fehlen, sind im Investitionsprogramm für den Beginn der neunziger Jahre vorgesehen.

Zu Nationalrat Wyss: Der Bundesrat wird zu Ihren Fragen im Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt bei der Beantwortung Ihrer Interpellation Stellung nehmen. Für heute möchte ich lediglich sagen: Es ist uns selbstverständlich bekannt, dass dort Probleme bestehen; sie haben vielfältige Ursachen. Nicht allein die Tarifpolitik mit den durchgehenden Tarifen Deutsche Bundesbahn–Schweiz ist daran schuld, sondern auch die Stagnation der Rheinschiffahrt auf etwa 8 bis 9 Millionen Jahrestonnen Transportgut. Das sah noch vor wenigen Jahren ganz anders aus mit geschätzten Zunahmen von etwa 50 Prozent. Diese Zeiten sind vorbei. Wir werden darauf bei der Behandlung Ihrer Interpellation zurückkommen.

Zu Nationalrat Ammann: Es droht uns keine Geisterbahn, wie Kommissionspräsident Kühne schon gesagt hat. Aber vor allem eines möchte ich unterstreichen: Der Leistungsauftrag SBB ist nicht falsch. Wenn ich im Jahre 1980 noch die geringsten Zweifel gehabt hätte – ich hatte aber schon damals keine –, dann wären sie heute restlos ausgeräumt. Der Leistungsauftrag SBB 1987 in der jetzigen Form ist die optimale Grundlage für eine sinnvolle, marktgerechte Unternehmenspolitik, die zugleich auch den öffentlichen Aufgaben, den übergeordneten Zielen im Bereiche der Regionalversorgung, in den Sozialbereichen usw. Rechnung trägt. Es ist eine klare, faire Grundlage für eine wirksame Unternehmenspolitik. Darf ich hier für einmal auch beifügen: Wir

haben Unternehmensorgane, die diese Aufgabe ausgezeichnet bewältigen, nämlich den Verwaltungsrat mit Präsident Grosjean an der Spitze und die Generaldirektion, die hier zu Recht lobend erwähnt wurde. Der Verwaltungsrat, zusammen mit der Generaldirektion, erfüllt die Aufgabe einer wirklichen Unternehmensleitung hervorragend. Das ist wesentlich für die Bewältigung unserer neuen verkehrspolitischen Zielsetzungen im Bereiche der SBB und hilft uns, die Verkehrspolitik überhaupt so voranzutreiben. Zutreffend ist auch bei Ihren Ausführungen, dass Personalprobleme entstanden sind.

Zu einigen Voten der Herren Carobbio, Chopard, Bircher, Hubacher, Eggli und Seiler: Die Bedeutung des Personalaufwandes haben Ihnen Herr Kühne und Herr Massy bereits mit den 58 Prozent Anteil am Gesamtaufwand – das ist ziemlich stabil, über Jahre und Jahrzehnte bewegt er sich immer um plus/minus 60 Prozent – dargelegt. Dabei ist natürlich nicht zu übersehen, dass die langjährige Personalplafonierung – sie dauert bereits 10 oder 11 Jahre – mit einem markanten Personalabbau im Zusammenhang mit Rationalisierungsmassnahmen zwar einerseits zur Verbesserung der Unternehmensrechnung beigetragen hat, andererseits aber auch zu einer Verknappung auf der Personalseite. Wir haben das Leistungsangebot im Laufe der Jahre immer mehr gesteigert; denken Sie an die Einführung des Taktfahrplanes und die Verdichtung der Fahrpläne, ein Anliegen, das wir weiterverfolgen. Wir erhöhen zudem die Ansprüche an die SBB, und zwar sowohl die qualitativen wie die quantitativen. Wir erwarten und realisieren eine Intensivierung der Beanspruchung der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter während ihrer Arbeitszeit. Da sind keine stillen Reserven oder Personalpolster mehr vorhanden. Die Stabilisierungs- und Abbaumassnahmen über eine so lange Zeit mit einer Zunahme des Angebotes und der Beanspruchung haben dazu geführt, dass wir jetzt in der Tat keine Polster mehr haben. Wie sieht die Situation jetzt, am 1. Juni 1987, aus? Beim Büropersonal fehlten auf 6600 Stellen insgesamt etwa 90 Personen, das sind 1,4 Prozent, und zwar vorwiegend, Herr Dünki, im Kreis III, im Kreis Zürich. Auf Ende 1987 müssen wir, wenn man die voraussehbaren Abgänge und Zugänge berücksichtigt, mit einem Unterbestand von bereits 220 Personen auf diese 6600 Stellen insgesamt rechnen. Ohne zusätzliche Massnahmen würde sich im nächsten Jahr jedenfalls die Situation nicht normalisieren. Beim Arbeiterpersonal im Betriebsbereich fehlten uns am 1. Juni etwa 100 Mitarbeiter, das sind knapp 1 Prozent von insgesamt 9700 Stellen. Wir müssen damit rechnen, dass wir bis Ende dieses Jahres einen Bedarf von etwa 250 bis 300 Stellen haben werden. Dabei stellen sich die Probleme zunehmend in den Räumen Genf, Basel, Zürich und Winterthur. Beim Zugspersonal haben wir am 1. Juni ungefähr die notwendigen Personalbestände gehabt. Mittelfristig zeichnen sich aber auch hier gewisse Engpässe ab. Das ist ein ernsthaftes Problem, das wir nicht leicht nehmen dürfen, denn die Qualität der Leistungen der Bahnen, unserer SBB, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und damit letzten Endes ihre Wettbewerbsfähigkeit hängen entscheidend von der Qualifikation, vom Einsatz und vom Pflichtbewusstsein unserer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ab. Das Umfrageergebnis des amerikanischen Magazins Holiday Travel mit der weltweiten Spitzenstellung unserer SBB punkto Qualität, Komfort und Sicherheit ist entscheidend dem Einsatz und der Qualifikation unseres Personals zu verdanken. Wir müssen alles daran setzen, damit das hohe Niveau, das unser Personal bei den Bahnen in der Tat hat, beibehalten werden kann. Ich meine, dass die Qualifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter letzten Endes auch darüber mitentscheidend wird, ob «Bahn 2000» zu dem Erfolg gebracht werden kann, den wir angesichts der hohen Investitionen erwarten müssen. Ein quantitativ erweitertes Angebot mit hervorragenden Infrastrukturen allein würde dafür noch keine genügende Gewähr bieten.

Was sehen wir vor? Die Herren Referenten haben einiges erwähnt. Wir werden vor allem im Bereiche neuer Technologien betriebliche Rationalisierungen vornehmen, die der

Entlastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dienen. Man wird die Ausbildung, die Weiterbildung und die Umschulung betriebsintern intensivieren, eine nachhaltige Rekrutierungspolitik betreiben, dabei auch Frauen und Maturanden für bestimmte Funktionen anzuwerben versuchen. Man erweitert und fördert die Anlehre für Funktionen bei den SBB, und wir werden auch vermehrt Teilzeit-Arbeit bei den SBB möglich machen. Wir wollen Arbeiten, die nicht gebietsbezogen sind, in andere Regionen verlagern, wo der Arbeitsmarkt noch ausgeglichener ist, und an Dritte Arbeiten vergeben, soweit das betrieblich möglich und vernünftig ist. Wir wollen weiter den Sozialbereich pflegen: Förderung, Unterstützungen, Hilfeleistungen und schliesslich – ein wichtiger Punkt – auch eine zeitgemässe Lohnpolitik betreiben. Sie ist zurzeit im Bundesrat in Bearbeitung. Es geht um spezifische, gezielte und um allgemeine Verbesserungen. Auch das gehört zu einer zweckmässigen Politik im Bereich der Personalmassnahmen.

Wichtig sind auch Sondermassnahmen bei besonderen Sachlagen. Sie kennen die Situation im Raume Genf. Dort müssen wir gebietsbezogene Sondermassnahmen treffen, weil insbesondere die Wohnungskosten zu ganz unmöglichen Verzerrungen in bezug auf das verbleibende Einkommen unserer Mitarbeiter führen.

Insgesamt ist zu sagen, dass ein attraktives, konkurrenzfähiges Stellenangebot und natürlich auch allgemein humane Arbeitsbedingungen gewährleistet bleiben müssen, damit wir in der Lage sind, die Aufgaben, die dem öffentlichen Verkehr in vermehrter Masse zufallen werden, zu bewältigen. Die ausgezeichnete Arbeitsqualität, wie wir sie erfreulicherweise bei den SBB und PTT haben, stellt ein Kapital dar. Wir müssen dazu Sorge tragen, denn in Köpfen und Händen unserer Mitarbeiter liegen die Grundlagen für eine maximale Nutzung dessen, was wir mit Investitionen wie «Bahn 2000» möglich machen wollen.

Zum Schluss ein Wort des Dankes. Das Jahr 1986 war parlamentarisch ein «Verkehrsjahr», das für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den Schienenverkehr, viel gebracht hat. Es war ein ergiebiges Jahr. Sie haben in den eidgenössischen Räten eine grosse Arbeit sorgfältig bewältigt. Ich möchte Ihnen dafür bestens danken. Es wurden Weichen gestellt. Vieles ist in vollem Gange. Wir dürfen feststellen, unsere SBB sind eine ausgezeichnete Zugmaschine.

Ich danke Ihnen für Ihre Zustimmung zu Geschäftsbericht und Rechnung.

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 à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

103 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

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	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	708-710
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 445

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.