

eigenen Kanton davon betroffen wird; dann ist die Zustimmung plötzlich nicht mehr so ganz niet- und nagelfest. Der Bundesrat wird aber bei dieser Haltung bleiben. Mit oder ohne Abkommen wird es nicht zu Erweiterungen des Nationalstrassennetzes kommen.

Nationalrat Wellauer: Ich habe die Frage, ob die Gewichtslimiten davon tangiert werden könnten, nochmals abklären lassen. Sie sagten, es seien nur metrische Normen darin enthalten. Es verhält sich so, wie ich es schon in der Kommission erklärte: die maximale 28-Tonnen-Gewichtslimite für Camions auf unseren Strassen wird nicht davon berührt. Wir haben in keiner Art und Weise daraus eine Verpflichtung, diese Norm nach oben zu erhöhen.

Frau Diener, betreffend Ihre Ueberlegungen: eine regionale Betroffenheit ändert gar nichts. Wir führen die aufgenommenen Strassen in dem als europäisch signalisierten Gesamtnetz und haben keine Verpflichtung, daraus mehr Leistungsfähigkeit herauszupressen, als sie bisher anzubieten vermögen.

Insgesamt ein letzter Gedanke: Eine einheitliche, verständliche Signalisation ist auch umweltfreundlich, weil sie dem Strassenbenutzer erlaubt, ohne Umwege und Sucherei zu seinen Zielen zu kommen. Wenn Sie auf eine Signalisation verzichten, halten Sie keinen einzigen Automobilisten davon ab, die Strasse zu benutzen.

Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

M. Rebeaud: Ma stupéfaction ne fait que croître. Je me demande – peut-être que M. Etique m'expliquera quelle philosophie étrange se cache là-dessous – ce que signifie un accord que l'on signe, au terme duquel on s'engage à faire un certain nombre de travaux dans le cadre européen en se disant, comme l'a dit M. Etique – je suppose l'avoir bien compris, en tout cas je l'ai écouté – qu'il n'y aurait aucun problème au cas où la Suisse, par la volonté de son peuple, se trouverait dans l'impossibilité de tenir ses engagements. Cette manière d'agir vis-à-vis de nos partenaires européens est peu sérieuse et m'inquiète.

Quant à un effet suspensif, Monsieur Etique, nous ne l'avons jamais réclamé, nous en avons appelé au réalisme politique de cette assemblée pour qu'il ne mette pas notre gouvernement en mauvaise posture. C'est de la politique, ce n'est pas du droit.

Bundesrat **Schlumpf:** Damit das nicht im Raume stehen bleibt, Herr Rebeaud: Es geht nicht darum, eine Mentalreservation anzubringen, etwa indem man sagt: Wir machen einen Vertrag und halten uns dann trotzdem nicht daran. Ich bin Ihrer Meinung, dass das völlig unangänglich wäre. Aber es resultiert daraus nicht die Verpflichtung, die Hauptstrassen, die in dieses Netz aufgenommen werden, zu Nationalstrassen aufzuwerten. Das ist wesentlich, nicht irgendwelche unerlaubte Mentalreservation.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	89 Stimmen
Für den Antrag Brélaz (Nichteintreten)	42 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	79 Stimmen
Dagegen	46 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

87.057

SBB. Voranschlag 1988

CFF. Budget 1988

Botschaft und Beschlussentwurf vom 28. Oktober 1987 (BBI 425)
Message et projet d'arrêté du 28 octobre 1987 (FF III, 409)

Voranschlag und Mittelfristplan 1989 bis 1993 der SBB vom 17. September 1987
Budget et plan à moyen terme 1989 à 1993 des CFF du 17 septembre 1987

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Kühne, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat sich ebenfalls am 12. November mit dem Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 befasst. Herr Bundesrat Schlumpf hat der Kommission gegenüber die Grundsätze der bundesrätlichen Verkehrspolitik dargelegt und erklärt, dies sei der zweite Voranschlag, der auf dem Leistungsauftrag 1987 basiere.

Die neue Darstellung hat sich bewährt. Es bestand nicht die Meinung, dass mit dem Leistungsauftrag die Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse und damit die Ertragslage der SBB verändert werden könne. Der Zweck sei hingegen, das Verhältnis zwischen Bund und Unternehmung klarzustellen und dieses in der Rechnungslegung der SBB zum Ausdruck zu bringen.

Materiell muss von einer sich zunehmend verschärfenden Konkurrenzsituation, insbesondere beim Güterverkehr, und damit von sinkender Ertragskraft ausgegangen werden. Bundesrat und Verkehrskommission erachten die Budgetierung der SBB als realistisch. Der Bundesrat hat den Infrastrukturbetrag der SBB auf 121,5 Millionen Franken festgesetzt. Der Deckungsgrad sinkt damit markant auf 15 Prozent. Gemäss Mittelfristplan wird er sich in den folgenden Jahren weiter verschlechtern. Die Probleme beim Sektor Güterverkehr sind teilweise nicht direkt beeinflussbar. International bestehen Ueberkapazitäten bei den Strassentransportoren. Das führt zu Preiserfall und auch für die Bahnen zu einer Verschlechterung der Kostendeckung dieser Verkehre. Andererseits ist zu beachten, dass sich der Infrastrukturturmachtel der Schiene laufend vergrössert. Die Annahme des Projektes «Bahn 2000» von gestern und die damit verbundenen Verbesserungen vermögen erst mittelfristig die Wettbewerbsslage zu verbessern. Das positive Resultat bedeutet jedoch, dass die grundlegende Modernisierung in Angriff genommen werden kann und der öffentliche Verkehr überhaupt Zukunftschancen hat.

Als nächster Schritt wird eine neue Eisenbahn-Alpentransversale entscheidungsreif. Die Prüfung der vier Varianten wird demnächst abgeschlossen. Der Bau einer neuen Schienenverbindung durch die Alpen ist unausweichlich, will man den Gütertransit umweltfreundlich und rationell abwickeln können. Herr Bundesrat Schlumpf ist der Ueberzeugung, dass das Gesamtverkehrskonzept, das in vielen Jahren erar-

beitet wurde, nun stückweise realisiert werden könne. Der richtige Weg für eine zukunftsgerichtete Verkehrsbewältigung ist somit angetreten worden.

Die wohl aussagekräftigste Grundlage für den Voranschlag 1988 bildet der Geschäftsgang des laufenden Jahres. Per Ende Dezember 1987 zeichnet sich folgendes Zwischenergebnis ab: Für 1987 ergibt sich eine Verschlechterung gegenüber dem Voranschlag um etwa 45 Millionen Franken. Im Klartext heisst das, dass der Deckungsbeitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen des Bundes um diesen Betrag nicht erreicht wird. Dieser Beitrag ist ein zuverlässiger Indikator für die Geschäftsentwicklung. Als Hauptgründe für die negative Entwicklung nannte Generaldirektor Latscha die stark hinter den Erwartungen zurückbleibenden Erträge im Güterverkehr – sie liegen 73 Millionen Franken tiefer – und die Unwetterschäden vom 24. und 25. August, die mit 52 Millionen Franken beziffert werden. Davon entfallen 18,4 Millionen Franken auf die Infrastruktur und gehen zulasten des Bundes. Die übrigen Anlageschäden im Betrag von 8,5 Millionen Franken, die Ertragsausfälle im Güter- und Personenverkehr in der Höhe von 13,7 Millionen und der betriebliche Mehraufwand von 11,6 Millionen – gesamthaft rund 34 Millionen – gehen zulasten der SBB.

Das Departement befasst sich zurzeit mit der Frage, wie die finanziellen Folgen der Unwetter geregelt werden sollen. Aber auch ohne Unwetterschäden und trotz wesentlichen Minderaufwendungen wäre es nur mit grossen Anstrengungen möglich, die Ziele für das Jahr 1987 zu erreichen. Das ist ein deutliches Zeichen für die Ausgangslage für das Jahr 1988. Diese ist ungünstiger geworden. Der Voranschlag sieht mit je 4,655 Milliarden Franken Ertrag und Aufwand ein ausgeglichenes Ergebnis vor. Der Infrastrukturbeitrag der SBB an die entsprechenden Aufwendungen des Bundes sinkt aber stark, nämlich auf 121,5 Millionen Franken.

Als Ursachen für die Verschlechterung nannte Generaldirektor Latscha den gesamten Verkehrsertrag, der nur unwesentlich ansteige. Des weiteren stehe einer leichten Zunahme des Personenverkehrs ein Rückgang beim Güterverkehr gegenüber. Die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in der Schweiz und in unseren Nachbarländern und die sich stärker bemerkbar machende Strukturveränderung in der europäischen Wirtschaft erwiesen sich zudem als negative Faktoren. Dazu kämen die strukturellen Probleme des Güterverkehrs. Ich komme auf sie noch zurück. Beim Personenverkehr können wir mit einer zehnpromtigen Zunahme der Personenkilometer einen erfreulichen Fortschritt melden. Bedingt durch die Tarifvergünstigungen sind die Mehreinnahmen jedoch wesentlich bescheidener. Immerhin zeigt das Zwischenergebnis netto immer noch Mehreinnahmen, ohne die entsprechenden Entschädigungen des Bundes. Der Aufwand steigt um 2,7 Prozent, und das ohne den Infrastrukturbeitrag. Daran sind verschiedene Aufwandgruppen beteiligt. Besonders für Besoldungen, Teuerungszulagen, und in der Folge für Personalversicherungen, müssen mehr Mittel ausgegeben werden. Aber auch Sachaufwand, Abschreibungen, Zinsen und übriger Aufwand steigen.

Beim Personalbestand wird eine leichte Vermehrung zugrunde gelegt, bedingt durch 780 zusätzliche junge Mitarbeiter, welche in Ausbildung stehen.

Der Sicherstellung des Nachwuchses wird grosse Bedeutung zugemessen. Das ist besonders wichtig, da der Personalkörper der SBB eine ungünstige Altersstruktur aufweist. Die Investitionen steigen stark an und erreichen mit 1,48 Milliarden Franken einen neuen Höchststand. 179 Millionen Franken werden von Dritten als Beiträge erwartet, während für die SBB 1,295 Milliarden Franken verbleiben.

Die Mittel werden vorwiegend für die Erneuerung von Anlagen und die Fortsetzung begonnener Bauten und Anschaffungen eingesetzt. Einen Schwerpunkt bildet die Kraftwerk-erneuerung. Die Beschaffung von Triebfahrzeugen, Reise-sowie Güterwagen wird weitergeführt. Dass diese grosse Investitionstätigkeit angesichts der Ueberalterung von Anlagen und Rollmaterial notwendig ist, blieb in der Kommission unbestritten. Ebenso klar war, dass der Sicherheit erste

Priorität zukommen muss. Verschiedene Mitglieder kritisierten jedoch das unterdurchschnittliche Volumen im Kreis 1. Vielleicht wird Herr Etique noch darauf zurückkommen.

Die Sektion 3 der Verkehrskommission hat sich vertieft mit der Planung und Abwicklung der Investitionen befasst. Die Botschaft des Bundesrates zum Voranschlag der SBB ist neu gestaltet und damit wesentlich übersichtlicher geworden. Der Schwerpunkt ist auf die Beziehungen zwischen Bund und Unternehmung gelegt worden. Mit dem Leistungsauftrag 1987 kommt der Berechnung und Abgrenzung von Leistungen besondere Bedeutung zu. Wir haben dem Rechnung getragen, indem sich die Sektion 1 mit der Berechnungsweise für den Anteil der Bundesbahnen am Infrastrukturaufwand, für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und für die Abgeltung der Tarifierleichterungen befasst hat.

Diese Arbeiten sind im kommenden Jahr fortzusetzen und zu vertiefen. Aufgrund der gemachten Erfahrungen wird es in Zukunft leichter, die richtige Beurteilung vornehmen zu können. Eine entscheidende Frage ist, ob der Bundesrat den Infrastrukturbeitrag der SBB auf der richtigen Höhe angesetzt hat.

Für das Jahr 1988 können wir keine zusätzlichen, ins Gewicht fallenden ungenutzten Ertragspotentiale oder möglichen Aufwandreduktionen feststellen. Die SBB haben im Gegenteil in den letzten Jahren die Verkehrserträge in der Regel zu optimistisch beurteilt. Es gab auch Stimmen in der Kommission, welche die Entwicklung weniger zuversichtlich sehen. Wir stimmten dem Infrastrukturbeitrag der SBB in der vorgeschlagenen Höhe zu.

Der Mittelfristplan für die Jahre 1989 bis 1993 ist die Fortsetzung der sich bereits für 1988 abzeichnenden Entwicklung. Die Kosten- und Ertragsschere öffnet sich weiter. Das ist bedingt durch die vorgesehenen Verbesserungen der Besoldungen des Bundespersonals und auch durch die schwierige Ertragslage im Güterverkehr.

Beim Güterverkehr besteht ein eigentlicher Zielkonflikt, nämlich der, dass aus Gründen der Umwelt- und Verkehrspolitik sowie des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit namentlich die Transitgüter auf der Schiene transportiert werden müssen. Andererseits lässt sich damit wenig Geld erwirtschaften.

Die übergeordneten Interessen gehen jedoch eindeutig vor. Als Mitglied eines Berufsstandes, der die gleichen Probleme kennt, nämlich wichtige, übergeordnete Interessen und mittelmässige Rendite, habe ich volles Verständnis für die Situation der SBB. Trotzdem sind alle Massnahmen zu treffen, um den Betrieb kostengünstig und rationell zu gestalten. Eine solche Massnahme ist der vermehrte Bau von Anschlussgeleisen.

Persönlich bin ich der Ansicht, dass auch hier nur eine grundlegende Neugestaltung zum Ziele führt. Für den Güterverkehr ist ein grenzüberschreitendes, integriertes Angebot mit viel kürzeren Lieferfristen zu verwirklichen. Kombinierte Verkehre mit spezialisiertem Rollmaterial werden Zukunft haben. Der Mittelfristplan ist von einer hohen Investitionstätigkeit geprägt. Die ersten Mitteleinsätze für «Bahn 2000» sind dabei schon eingerechnet.

Den Bundesbahnen wird die Ertragslage nur erlauben, recht bescheidene Infrastrukturbeiträge zu leisten. Die Aufwendungen des Bundes für seine Unternehmung steigen daher deutlich an. Ich verweise auf die Zahlen auf Seite 29 der Botschaft. Der Bund nimmt somit die Verantwortung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und für die Reduktion der Umweltbelastung wahr, und er lässt sich das auch etwas kosten.

Wenn nun alle Einwohner unseres Landes als Kunden auch so handeln, wird die Bahn von Passagieren und Gütern wohl sehr bald überschwemmt werden. Es ist nicht zuletzt der Sinn des Mittelfristplanes, die in diesem Falle ungünstige Entwicklung aufzuzeigen und rechtzeitige Gegenmassnahmen zu ermöglichen. Wir erwarten von der Unternehmung grösste Anstrengungen zu Ergebnisverbesserungen. Dazu gehört auch die Beurteilung der Investitionen nach wirtschaftlichen Kriterien.

Die Kommission hat dem Bundesbeschluss über den Vorschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 mit 16 zu 0 Stimmen bei zwei Enthaltungen zugestimmt. Ich empfehle Ihnen das ebenfalls zu tun.

Gestatten Sie mir zum Schluss meiner Tätigkeit als Präsident der Verkehrskommission auch einige persönliche Bemerkungen.

Zuerst möchte ich Ihnen danken. Bedingt durch die vielen Verkehrsvorlagen während der letzten zwei Jahre habe ich Ihre wertvolle Zeit sehr stark in Anspruch genommen. Sie waren meistens ein aufmerksames Publikum, aber jedenfalls – da bin ich am dankbarsten – haben Sie sämtlichen Vorlagen zugestimmt. Ich möchte auch den Mitgliedern der Verkehrskommission und der erweiterten Verkehrskommission für die loyale Zusammenarbeit und die wertvolle Unterstützung danken.

Ganz speziell danke ich Ihnen, Herr Bundesrat Schlumpf; Sie haben mit Kompetenz und der Ihnen eigenen Beharrlichkeit Zug und Linie in die Verkehrspolitik gebracht und einige entscheidende Marksteine gesetzt. Dann möchte ich Herrn Direktor Bürki und seinen Fachleuten sowie den Generaldirektoren der SBB für die offene Zusammenarbeit danken, ebenfalls dem Sekretär der Verkehrskommission, Herrn Dr. Hausmann. Bei unserem Milizsystem wäre ein solches Präsidium nicht zu bewältigen ohne diese Unterstützung. Ich habe in dieser Zeit sehr viele Zuschriften und Anrufe erhalten, die von der einfachen Zugsverspätung bis zum Vorschlag für eine Variante «Süd plus» gingen, welche ich schon etwa drei Wochen, bevor sie in den Medien verbreitet wurde, in meinem Ordner hatte. Wenn Sie den gestrigen Sonntag betrachten und (vor allem) die Abstimmungsergebnisse in der Romandie, wäre es ohne diesen Vorschlag «Süd plus» wahrscheinlich ziemlich knapp geworden. Ich muss aber um Nachsicht bitten, da es mir bei meiner bescheidenen Büroinfrastruktur nicht möglich war, allen interessanten Interventionen eine entsprechend würdige Antwort zukommen zu lassen.

M. Etique, rapporteur: Le budget des CFF pour l'année 1988 présente un résultat théorique équilibré, celui-ci étant dû au nouveau système comptable mis en place à la suite du nouveau mandat de prestations entré en vigueur le 1er janvier 1987. Je vous rappelle que le nouveau système veut que la Confédération assume désormais la responsabilité financière de l'infrastructure, soit les intérêts, les amortissements, les charges d'entretien que cette dernière occasionne. Dans cette nouvelle conception, la contribution que les CFF sont en mesure de verser pour l'infrastructure mesure en fait leur capacité de rendement, tout en étant aussi un révélateur de leur situation financière à un moment donné. Toute diminution de cette contribution entraîne un supplément de charges correspondant pour la Confédération.

Le budget du compte global de résultat des CFF se présente avec des totaux équilibrés de 4 milliards 655,9 millions de francs comprenant aux recettes les prestations brutes de la Confédération pour l'infrastructure, 826 millions, et aux charges, la contribution des CFF pour l'infrastructure 121,5 millions, laquelle ramène la contribution nette de la Confédération à 704,5 millions au titre de la seule infrastructure.

Le budget 1988 est basé sur les supputations et paramètres suivants, soit par rapport au budget 1987, soit par rapport aux comptes 1986. On prévoit que le trafic des voyageurs augmentera ses produits de 1 pour cent, que le trafic des marchandises diminuera ses produits de 2,6 pour cent. S'agissant des prestations par rapport aux comptes 1986, on s'attend à une augmentation du nombre de personnes transportées de 2,8 pour cent ou de 6,6 pour cent s'agissant des voyageurs transportés au kilomètre. Par contre, le transport des marchandises baissera, lui, de 0,7 pour cent. Ce budget a été établi en fonction d'un effectif de personnel fixé à 37 944 postes, soit une augmentation de 934 unités.

La contribution à l'infrastructure représente le principal instrument dont la Confédération dispose pour contrôler la

capacité de rendement des CFF. Il importe que cette contribution ne soit pas fixée de façon purement arithmétique, comme étant la soustraction entre dépenses et recettes en vue d'équilibrer les comptes des CFF. Au contraire, cette contribution des CFF à l'infrastructure doit être calculée et déterminée en fonction d'une mise à contribution maximum de la capacité de rendement de l'entreprise. Ainsi donc, la responsabilité des CFF en matière de gestion sera engagée, et leur responsabilité financière aussi, lorsque le compte de résultats laissera apparaître une perte nette d'exploitation après prise en compte de la contribution publique en faveur de l'infrastructure.

Compte tenu des paramètres énoncés tout à l'heure et des résultats prévisibles pour 1987 qui annoncent une perte probable de 35 millions de francs, la contribution des CFF à l'infrastructure est fixée pour 1988 à 121,5 millions seulement, ce qui représente une couverture de 15 pour cent des dépenses correspondantes. En 1987, elle était budgétée à 211 millions; ces chiffres mesurent donc la dégradation du rendement des CFF. Le rapport énumère en page 13 les raisons qui, néanmoins, ont incité le Conseil fédéral à donner suite aux propositions des CFF concernant la contribution à l'infrastructure.

Le compte des résultats de l'entreprise doit maintenant être complété – et il l'est – par un tableau qui enregistre l'ensemble des prestations de la Confédération en faveur des Chemins de fer fédéraux. Ce tableau qui permet de mesurer en partie l'effort consenti par l'Etat fédéral en faveur des transports publics, se présente ainsi, pour 1988: contribution au transport régional des voyageurs, ferroutage, rapprochement tarifaire, transport des automobiles à travers le Simplon, contribution à l'infrastructure, soit au total une contribution fédérale de 1 milliard 296 millions de francs.

Le budget des investissements 1988 représente une charge brute de 1 milliard 480 millions de francs, après déduction des contributions de tiers et de divers produits, 1230 millions seront mis à la charge du compte des immobilisations et 65 millions à la charge du compte de résultats. Compte tenu de la nécessité qui se pose aux CFF d'améliorer sans cesse leurs infrastructures et leur matériel pour «tenir le coup» dans le contexte d'une concurrence de plus en plus difficile, la commission, unanime, approuve ce budget d'investissements. Les ressources ainsi dégagées permettront de renouveler les installations, de poursuivre les travaux et de procéder aux acquisitions en cours. Les investissements prévus pour 1988 dépasseront de 30,1 pour cent ceux qui figurent dans les comptes de 1986.

Le résultat prévisible pour 1987 sera un déficit de 35 millions, ce qui signifie donc que les CFF ne pourront vraisemblablement pas atteindre les objectifs fixés par le mandat de prestations. Toutefois, ce résultat négatif est pour une bonne part imputable aux dégâts causés par les intempéries de la fin de l'été qui ont provoqué un manque à gagner important sur la ligne du Gothard en particulier. Il s'agira d'ailleurs d'examiner s'il ne faudra pas tenir compte de ces circonstances particulières dans la fixation de la contribution à l'infrastructure pour 1987.

Le plan à moyen terme qui s'étend sur cinq ans tient compte de la détérioration du rendement des CFF. Cette dégradation se manifestera principalement par la diminution de la contribution à l'infrastructure, qui passera de 122 millions en 1988 à 8 millions en 1992, pour remonter – du moins l'espérons-nous – à 25 millions en 1993. Les causes de cette évolution tiennent aux mesures prévues concernant la rémunération du personnel, mais surtout à la situation difficile que l'on connaît dans le trafic des marchandises, notamment dans le cargo-rail. En outre, si les mesures prises dans le secteur des voyageurs – par exemple l'abonnement à demi-tarif – augmentent le nombre de passagers, par contre la hausse des recettes ne couvre que partiellement le surcroît de dépenses occasionnées. Les CFF devront par conséquent songer à de nouvelles mesures de promotion du trafic voyageurs.

J'en viens à l'examen du budget par la Commission des transports et du trafic. Le budget 1988 et le plan à moyen et

long terme 1989-1993 ont fait l'objet d'un examen approfondi par la Commission des transports et du trafic. Un certain nombre d'idées forces se dégagent de cet examen. La détérioration de la rentabilité, qui s'est traduite par une diminution programmée de la contribution à l'infrastructure, est véritablement le fait significatif de ce budget et de ce plan à moyen terme. La commission craint de voir les CFF revenir à une situation déficitaire et ce malgré le nouveau mandat de prestations. La commission attire aussi l'attention sur le fait qu'il est nécessaire de trouver des moyens de promotion du transport des voyageurs débouchant véritablement sur des recettes supplémentaires pour la grande Régie fédérale.

La détérioration du trafic des marchandises pose également problème. Elle est due à une stagnation du marché, à une surcapacité du transport routier, avec les problèmes que cela entraîne sur les prix du fret. Cette situation accentuera encore les difficultés des entreprises ferroviaires qui auront toujours plus de peine à conserver leur part du marché. La commission estime que dans cette perspective il faut concentrer les efforts sur le trafic routier combiné et sur le ferroutage plutôt que sur le trafic traditionnel cargo-rail toujours plus déficitaire.

Enfin, l'importance des nouveaux projets dans la politique des investissements en vue de rétablir les chances du rail par rapport à la route doit être accentuée et les efforts doivent être concentrés pour améliorer les résultats à moyen terme plutôt que de mobiliser les moyens financiers pour atteindre des objectifs ambitieux à trop court terme.

On a insisté aussi, au sein de la commission, sur les difficultés de recrutement du personnel et de rajeunissement des cadres. Enfin, j'ai obtenu des informations complémentaires concernant les investissements consentis dans le premier arrondissement, ce qui me permet maintenant de voter ce budget sans aucune arrière-pensée.

La situation des CFF, telle qu'elle ressort du budget et du plan à moyen terme, montre une dégradation de la rentabilité qui se traduira par une diminution de la contribution à l'infrastructure, voire par l'apparition de nouveaux déficits. Ce seront alors des déficits absolus. Toutefois, une amélioration de la situation est parfaitement possible si la direction de l'entreprise peut accélérer la réalisation des mesures propres à encourager l'attractivité de l'offre et concrétiser sans délai toutes les possibilités permettant de comprimer les coûts et d'améliorer le rapport coût/produit.

L'acceptation hier par le souverain de RAIL 2000 est un témoignage de confiance à l'égard des transports publics en général et de notre grande Régie fédérale en particulier. Nul doute qu'elle saura utiliser au mieux les moyens financiers considérables qui seront mis à sa disposition pour affronter, dans de meilleures conditions que jusqu'ici, les dures réalités de la concurrence et du marché à l'horizon de l'an 2000.

C'est dans cet esprit que la Commission des transports et du trafic, à l'unanimité – on peut le dire maintenant – vous propose d'accepter l'arrêté fédéral comprenant les points suivants: contribution à l'infrastructure pour 121,5 millions de francs, la Confédération prenant à sa charge 704,5 millions; approbation du budget des investissements pour 1 milliard 480,8 millions de francs, l'Assemblée fédérale prenant acte enfin du plan à moyen terme des CFF pour les années 1989 à 1993. Je vous remercie de votre attention. Pour le reste, je m'associe aux propos tenus par le président de la commission à l'intention de M. Schlumpf, conseiller fédéral.

Bircher: Von uns aus gesehen fügt sich das Budget an sich nahtlos in das Ergebnis und auch in die beabsichtigten Verbesserungen gemäss dem vom Volk angenommenen Konzept «Bahn 2000»; denn es hat sich doch gezeigt – mit den Zahlen im Budget 1988 wie auch mit dem ganzen weitflächigen Konzept «Bahn 2000» –, dass wir im Infrastrukturnetz unserer Bahnen gewaltige Rückstände aufzuholen haben. Deshalb begrüssen wir es natürlich, dass jetzt gegen-

über den Zahlen von 1986 immerhin dreissig Prozent höhere Investitionen getätigt werden.

Diese Rückstände der Bahn gegenüber den Strasseninfrastrukturen sehen Sie vielleicht am besten, wenn ich Ihnen in Erinnerung rufe, dass innerhalb der letzten dreissig Jahre die Gesamtinvestitionen ins Strassennetz von Gemeinden, Kantonen und Bund insgesamt 25,7 Milliarden Franken betragen haben; innerhalb des gleichen Zeitraums sind für das Schienennetz, also SBB und regionale Bahnen, Infrastrukturaufwendungen von nur insgesamt 6,4 Milliarden Franken getätigt worden.

Das Ergebnis ist klar und sichtbar: Wir haben zwar beim Schienennetz Verbesserungen erhalten, aber sie sind sehr punktuell, sie sind an sich eben nicht vergleichbar mit jenen, welche dem Strassennetz zukamen. Dort haben wir seit 1960 immerhin den totalen Neuaufbau eines Hochleistungs-Verkehrsnetzes in Form der Nationalstrassen von null auf bisher rund 1500 Kilometer. Es wäre deshalb falsch, wenn wir jetzt bei den für 1988 budgetierten Zahlen – aber auch in den nächsten Jahren – von zu hohen Investitionen für den öffentlichen Verkehr sprechen würden.

Wir haben beim Bahnnetz inklusive den Bahnhofanlagen und bei anderen Anlagen für den gesamten öffentlichen Verkehr seit Jahrzehnten solche Infrastrukturrückstände erlitten, so dass wir jetzt mit einer gewissen Hartnäckigkeit diesen Nachholbedarf durchsetzen müssen. Es war vielleicht das einzig Betrübliche an der Diskussion um «Bahn 2000» – man muss das den Gegnern hier in Erinnerung rufen –, dass sie es immer wieder versäumt hatten, auf diese Gesamtionen zwischen Bahninvestitionen und Strasseninvestitionen hinzuweisen, sondern doch relativ publikumswirksam beispielsweise eine kleine Neubaus Strecke herausgegriffen haben und fast sträflich diese Gesamtzusammenhänge nicht erwähnten. Man kann bei budgetierten Mehrleistungen für die SBB – und später sicher auch für «Bahn 2000» – zweifellos davon ausgehen, dass die Bevölkerung solche Verbesserungen begrüsst und wünscht, sonst wäre gestern bei dieser doch verzerrten Opposition das Ergebnis kaum so deutlich ausgefallen.

Sehr wahrscheinlich sind wir mit unserer Verkehrspolitik, insbesondere auch mit der SBB-Politik, auf dem richtigen Weg. Aus unseren Tarifverbilligungsmassnahmen resultierten bis dato doch immerhin stolze 1,35 Millionen Franken aus gelösten Halbtaxsabonnements, ein Mehrverkehr von zehn Prozent und – wie der Präsident der Verkehrskommission ausgeführt hat – möglicherweise sogar eine kleine Nettomehreinnahme für das laufende Jahr.

Es wäre von uns aus gesehen falsch und kaum zu vertreten, wenn man die Tarife in der unmittelbaren Zukunft wieder verändern würde, und wir begrüssen es deshalb, dass die Tarife im Budget für 1988 so bleiben, wie sie sind. Verunsicherung wäre sonst die Folge beim Bahnbenützer, Unverständnis sicher auch gegenüber anderen politischen Massnahmen. Wir begrüssen – es scheint nahtlos zu klappen –, dass für die Anschluss-Halbtaxsabonnemente Werbung gemacht wird, dass auch mit der Tageskarten-Aktion oder mit anderen, gezielten Marketing-Aktionen nicht nachgelassen wird in den Anstrengungen, die Marktleistungen des öffentlichen Verkehrs und die Ergebnisse zu halten.

Man muss erwähnen, dass die Sensibilisierung der Bevölkerung auf die Folgen des stark angestiegenen Privatverkehrs da ist; sie wird sichtbar im Kampf um die Wohnlichkeit der Städte, der Einstellung zur Luftqualität und zum Landschaftsschutz. Signale werden gesetzt, beispielsweise bei innerstädtischen Strassen- oder Parkraumvorlagen oder auch bei solchen zu Ausserortsstrassen, Ausbauten oder Neuverbindungen – jüngste Beispiele aus der Stadt St. Gallen oder aus Basel mögen dies illustrieren. Wir leiten daraus ab – ich persönlich habe auch dieses Gefühl –, dass wirklich Optimismus in dieser Richtung am Platz ist, dass die Umsteigebereitschaft weiter Kreise der Bevölkerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr gegenüber früher ebenso angewachsen ist wie die Ueberzeugung, zu den erwähnten Stichworten Wohnlichkeit Städte, Luftreinhaltung usw. selbst etwas beitragen zu müssen, indem man sich selbst für

den öffentlichen Verkehr entscheidet. Daher ist es natürlich wichtig, dass das ganze Angebotskonzept innerhalb der nächsten Jahre zügig ausgebaut wird. Gutes Wagenmaterial, funktionierende Anschlüsse, möglichst wenig Umsteigen, freie Verbindungen usw. sind dafür entscheidend, ob ein wachsender Teil der Bevölkerung auf das Schienennetz umsteigt.

Die Angebotsbeschleunigung, die betrieben wird und weiter betrieben werden soll, ist schon sichtbar geworden. Wir hatten letztes Jahr ein um ungefähr 12 Prozent höheres Leistungsangebot der Bundesbahnen. Bedauerlicherweise gab es die Unwetterkatastrophe von Ende August; es mussten gewisse Verluste in Kauf genommen werden. Sehr wahrscheinlich ist auch ein Teil der Verspätungen darauf zurückzuführen.

Wegen des Mehrangebots der Bahnen muss sehr darauf geachtet werden, dass man im Personalbestand nicht zu knapp in die Zukunft geht. Die Produktivität der Bahn ist in den letzten Jahren nämlich laufend gestiegen, d. h. es sind bei gleichen oder sogar sinkenden Personalbeständen Mehrleistungen erbracht worden. Wir glauben, die Grenze ist hier erreicht; man kann mit ungefähr gleichem Personalbestand nicht immer mehr Leistung erbringen. Sonst sind Auswirkungen unvermeidlich. Vielleicht hat das Zugunglück von Rapperswil einen gewissen Zusammenhang mit dem steigenden Rationalisierungsdruck. Sicher aber sind die Verspätungen nicht zuletzt auch deshalb in Kauf zu nehmen, weil nicht genügend gut kalkuliert wird, auch mit dem zur Verfügung stehenden Personal. Jedoch gibt es jetzt wieder einmal einen kleinen Hoffnungsschimmer; denn wir haben mit dem neuen Budget 200 neue Stellen zu bewilligen. Wenn Sie aber die Zahlen der Vergangenheit ansehen, wo den SBB einmal weit über 40 000 Personen zur Verfügung standen, dürften wir immer noch an der Grenze laborieren und sollten uns einfach eine neue Politik überlegen. In diesem Sinne und auch mit dem Vorbehalt gegenüber den Personalzahlen für die Zukunft nehmen wir vom Mittelfristplan Kenntnis.

Ein letztes Wort zum Güterverkehr: Wie aus den Ausführungen von Bundesrat Schlumpf in der Verkehrskommission oder heute vom Kommissionspräsidenten deutlich wurde, dürfte gegenüber den Ueberkapazitäten, wie sie im Moment beim Strassentransport sichtbar sind, grösste Wachsamkeit am Platz sein. Wenn mit sehr stark gedrückten Preisen des privaten Strassentransports der Güterverkehr bei der Bahn noch stärker konkurrenziert und dadurch eventuell noch rückläufiger wird, sind wir beim Güterverkehr an einem Punkt angelangt, wo hinsichtlich der Preispolitik für die nächste Zeit neue Zugeständnisse nötig werden könnten. Wir hoffen sehr, dass die Probleme beim Güterverkehr abnehmen, wenn im nächsten Jahr die Botschaft für einen neuen Eisenbahnaltentunnel unterbreitet werden sollte. Wir hoffen aber auch, dass der Ausbau des Huckepacktransports mit Kostenvergünstigungen für die nächste Zukunft sehr zügig an die Hand genommen wird.

Wir sind für Eintreten auf das Budget.

Aliesch: Bei wiederkehrenden Geschäften wie dem Voranschlag der SBB tut man gut daran, an Aussagen in früheren Ratsdebatten zu denken.

Mittelfristig darf bei den SBB mit einer Verkehrs- und Ertragssteigerung gerechnet werden. Das war vor einem Jahr die übereinstimmende Prognose von SBB, Bundesrat und Parlament, als wir den Voranschlag von 1987 behandelten. Der Voranschlag von 1988 dagegen vermag keine Begeisterung auszulösen. Noch weniger froh stimmen die weiteren Unternehmensperspektiven, wie sie im Mittelfristplan 1989 bis 1993 dargelegt werden. Auch wissen wir bereits, dass sich für das laufende Rechnungsjahr eine Verschlechterung des Rechnungsergebnisses der SBB abzeichnet, nachdem bereits 1986 der Fehlbetrag gegenüber dem Vorjahr um 76 Millionen Franken angestiegen ist. Die Zahlen und Begründungen sind bekannt. Sie wurden dargelegt. Ich will sie nicht wiederholen. Es ist aber unsere Aufgabe – so meine ich –, in aufbauendem Sinne kritisch zu

werten. Keinesfalls geht es mir darum, angeblich Schuldige für die noch vor einem Jahr doch weit optimistischer eingeschätzten Zukunftsaussichten der SBB zu orten. Die Entwicklung bestätigt lediglich die bereits früher vortretene Auffassung, dass wir die Leistungen der Unternehmensleitung und der Mitarbeiter der SBB nicht alleine an den Zahlen messen dürfen, wie sie in den Budgets und Rechnungsabschlüssen enthalten sind. Die erreichten und erwarteten Rechnungsergebnisse sind nämlich nicht ausschliesslich das Resultat der unternehmerischen Anstrengungen des Managements und des Einsatzes der vielen Mitarbeiter der SBB. Für diese Leistungen danke ich hier namens der Fraktion der FdP. Vielmehr werden die Ergebnisse sehr stark von externen Faktoren bestimmt, die von den SBB nicht beeinflusst werden können. Ich zähle nur unvollständig auf: die nationale und internationale Verkehrspolitik, die Konjunkturentwicklung, das wettbewerbsspolitische Umfeld, die von unserem Parlament beschlossenen Besoldungsmassnahmen für das Bundespersonal.

Zum zweiten Mal wird uns ein «ausgeglichener Voranschlag» präsentiert. Wir wissen, dass dies allein auf den neuen Leistungsauftrag zurückzuführen ist. Mit vermuteter Verschleierungstaktik, wie man hie und da hören kann, hat das rein gar nichts zu tun. Das Budget wurde korrekt und nach den im neuen Leistungsauftrag von uns beschlossenen Prinzipien aufgebaut. Damit wurde für jene, die sich nicht direkt mit den Voranschlägen und Rechnungen der SBB auseinandersetzen müssen, der Ueberblick über die tatsächlichen Leistungen des Bundes und der SBB nicht gerade erleichtert. Das müssen wir zugeben; sonst sähe sich der Bundesrat auch nicht gezwungen, in der Botschaft erneut und auf drei Seiten die Konzeption des Leistungsauftrags 1987 zu erklären. Anerkennen möchten wir an dieser Stelle aber gleichzeitig, dass die vom Bundesrat vorgelegte Botschaft aussagekräftig ist und alle finanziellen Leistungen des Bundes für die SBB enthält.

Etwas schwierig wird durch die neue Rechnungskonzeption jedoch der Vergleich der heutigen und der erwarteten Rechnungsergebnisse mit jenen früherer Jahre. Und reichlich kümmerliche Begründungen sind in der Botschaft über die gegenüber dem Vorjahr doch weit pessimistischer eingeschätzten Zukunftsaussichten der SBB zu finden.

Zu denken geben muss uns die zu erwartende Entwicklung des Anteils am Infrastrukturaufwand, den die SBB zu tragen haben. Dieser Infrastrukturbetrag bildet das wichtigste kurzfristige Steuerungsinstrument des Bundes. Er ist gleichzeitig Ausdruck der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unserer Bundesbahnen.

Bereits der gegenüber dem Budget 1987 veranschlagte Rückgang des Infrastrukturbetrages umfasst 90 Millionen Franken, das stimmt nachdenklich. Alarmierend wirkt der weitere Rückgang gemäss der Mittelfristplanung für die Jahre 1989 bis 1993, in welchen die SBB kaum noch einen Beitrag an den Infrastrukturaufwand des Bundes leisten können. Der Deckungsbeitrag der SBB an den Infrastrukturaufwand des Bundes sinkt – nach heutiger Konzeption berechnet – von 33 Prozent im Jahre 1984, über 27 und 15 Prozent in den Voranschlägen 1987 und 1988, auf Werte von zwei Prozent und darunter ab. Ich erinnere daran, dass im letztjährigen Mittelfristplan ganz andere Werte angenommen wurden. Damals rechneten wir für das Jahr 1992 noch mit einem Anstieg des Infrastrukturbetrages der SBB auf 321 Millionen Franken. Im neuen Mittelfristplan werden für dasselbe Jahr noch ganze 8 Millionen Franken erwartet.

Gleichzeitig sollen die Infrastrukturleistungen des Bundes bis 1992 auf 1019 Millionen Franken ansteigen, während letztes Jahr für das gleiche Jahr 1992 ein Infrastrukturaufwand von «lediglich» 666 Millionen Franken prognostiziert wurde. Die Abweichung für das Jahr 1992 im neuen gegenüber dem letztjährigen Mittelfristplan bei der Infrastrukturleistung des Bundes und dem Infrastrukturbetrag der SBB beträgt zusammengefasst – was ohne weiteres zulässig ist – volle zwei Drittel Milliarden Franken. Dies ist nicht mehr mit möglichen Schwankungsbreiten irgendwelcher Art bei den Prognosen zu erklären. Vielmehr ist die Verschlechterung

Ausdruck einer massiv pessimistischeren Einschätzung der zukünftigen Verkehrs- und Ertragsentwicklung durch die SBB und den Bundesrat.

Die Schwierigkeiten bei der zukünftigen Ertragsentwicklung der SBB sind zu einem guten Teil auf die in realistischer Weise auch von den SBB erwarteten Probleme beim Güterverkehr zurückzuführen. Rechnete man letztes Jahr zwischen 1986 und 1992 noch mit einer Zunahme der Gütertonnage um zehn Prozent, so wird von den SBB heute für diesen Zeitraum nurmehr eine Zunahme um ein halbes Prozent erwartet.

Beim Cargo-Rail, dem Wagenladungs- und Containerverkehr, wird mit einem Rückgang des Kostendeckungsgrades von noch über 70 Prozent im Jahre 1986 auf unter 60 Prozent in den ersten neunziger Jahren gerechnet. Hier muss Gegensteuer gegeben werden.

In den politischen Diskussionen der vergangenen Jahre wurde diese Güterverkehrsproblematik leider oft etwas stiefmütterlich behandelt. Eisenbahnverkehr darf aber nicht nur Personen-, sondern muss ebenso Güterverkehr heissen. Die SBB wissen dies und handeln danach.

Die Fraktion der FDP unterstützt deshalb den Bundesrat, welcher von den SBB verlangt, dass sie ihre Angebotskonzepte im Güterverkehr mit dem Ziel überprüfen, eine Zunahme der Kostenunterdeckung in diesem Verkehrsbe- reich nachhaltig einzudämmen. Diese und weitere Anstrengungen, zusammen mit der Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000», für welches das Schweizervolk gestern grünes Licht gab, sollten längerfristig zu einer Wettbewerbs- und Ertragsverbesserung bei unseren Bahnen führen. Mittelfristig sieht die Entwicklung allerdings weniger erfreulich aus. Die Fraktion der FDP wird jedoch weiterhin bereit sein, den öffentlichen Verkehr im allgemeinen und die SBB im besonderen tatkräftig zu unterstützen.

Zu anerkennen sind dabei auch die Leistungen des Bundes und des Steuerzahlers. Allein die Betriebsbeiträge, welche aus der Bundeskasse für die SBB zu entrichten sind, werden von 959 Millionen Franken im Jahre 1986 auf erwartete 1671 Millionen Franken im Jahre 1993 ansteigen. Hinzu kommen Baubeiträge, die Finanzierung des Konzeptes «Bahn 2000», Rahmenkredite für konzessionierte Transportunternehmungen usw. Es ist nicht wenig, was der Steuerzahler bereits heute für den öffentlichen Verkehr leistet.

Eine nicht leichte Aufgabe hat der Bundesrat bei der Festlegung des Infrastrukturbeitrages der SBB. Diesen Beitrag hat der Bundesrat gemäss Leistungsauftrag so festzulegen, dass die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen sind. Der Bundesrat muss also festlegen, was als grösste unternehmerische Anstrengung zu betrachten ist. Eine objektive Grösse dafür gibt es nicht. Trotzdem muss dieser Beitrag nach möglichst objektiven Kriterien bemessen werden.

Wir durften zur Kenntnis nehmen, dass Arbeiten im Gange sind, um das Verfahren für die Festlegung des Infrastrukturbeitrages der SBB zu regeln sowie die Leistungsfähigkeit der SBB besser beurteilen zu können. Diese Massnahmen haben für die Fraktion der FdP eine grosse Bedeutung, dies um so mehr, als der Leistungsauftrag vorschreibt, dass ab 1989 der Anteil der Bundesbahnen am Infrastrukturaufwand jeweils im voraus für drei Jahre festzulegen ist.

Namens der Fraktion der FdP beantrage ich Ihnen, dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der SBB für das Jahr 1988 zuzustimmen.

Wellauer: Zum zweiten Mal wird das Budget der SBB nach den Grundsätzen des neuen Leistungsauftrages 1987 erstellt. Der Bundesrat hat die Botschaft über den Voranschlag umgestaltet, indem er die Berichterstattung dort verstärkt, wo der neue Leistungsauftrag dem Bundesrat wichtige Führungsfunktionen überträgt. Dies ist der Fall bei den wichtigsten Kennziffern des SBB-Budgets, nämlich beim Infrastrukturbeitrag, bei der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie bei der Investitionsplanung. Die CVP-Fraktion begrüsst diese neue Darlegung der unter-

nehmerischen Leistungsfähigkeit der SBB. Sie wird offen und ehrlich dargelegt.

Wir haben zum Voranschlag der SBB drei Feststellungen:

1. Im Voranschlag 1988 sinkt der Infrastrukturbeitrag der SBB, der vom Bundesrat und von den SBB als wichtigste Kennziffer des Budgets bezeichnet wird, gegenüber dem Vorjahr um 90 Millionen auf 121 Millionen Franken. Die Reduktion des Infrastrukturbeitrages widerspiegelt eine Verschlechterung der Ertragslage der SBB und bedeutet andererseits eine entsprechende Mehrbelastung der Bundeskasse. Die Belastung des Bundeshaushaltes nimmt demzufolge 1988 zu; wahrlich kein schönes Resultat, besonders wenn man bedenkt, dass dieser Trend der Verschlechterung noch anhalten wird.

Nach dem Mittelfristplan 1989 bis 1993 wird der Infrastrukturbeitrag der SBB auf 4 bis 25 Millionen Franken absinken. Damit keine Defizite entstehen, steigen die Betriebsbeiträge des Bundes von 959 Millionen Franken im Jahre 1986 auf 1671 Millionen Franken im Jahre 1993.

Der Verwaltungsrat der SBB bezeichnet in seinen Schlussfolgerungen zum Mittelfristplan das vorliegende finanzielle Ergebnis als höchst unbefriedigend. Dies ist in der Botschaft des Verwaltungsrates zum Mittelfristplan auf Seite 21 nachzulesen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen werden in den nächsten vier Jahren nicht in der Lage sein, einen angemessenen Teil des Infrastrukturaufwandes zu tragen. Sie können in diesem Punkt den Leistungsauftrag nicht erfüllen. Im übrigen ist das Verfahren zur Festlegung des Infrastrukturbeitrages der SBB von Verwaltung und Unternehmung noch nicht abschliessend festgelegt worden. Wie der Bundesrat unter Ziffer 131 Punkt 2 der Botschaft ausführt, wird dieses Verfahren zurzeit entwickelt. Die Frage steht deshalb im Raum, ob Bundesrat und Parlament bei der Verabschiedung des Leistungsauftrages nicht eine allzu rasche Gangart eingeschlagen haben.

2. Aus der Unternehmenseffizienzberechnung ist ersichtlich, dass sich vor allem die Erträge ungünstig entwickeln. Dies gilt für den Wagenladungs- wie auch für den Personenverkehr. Das Personenaufkommen ist zwar erfreulich; die entsprechenden Mehreinnahmen decken die Mehraufwendungen aber nur teilweise. Die Zunahme der Zahl der beförderten Personen ist auf die vom Parlament beschlossenen Tarifierleichterungen, insbesondere auf das äusserst günstige Halbtax- und das Berufsabonnement, zurückzuführen. Heute stellt sich die Frage, ob Bundesrat und Parlament bei den im Zusammenhang mit dem Umweltschutz beschlossenen Reduktionen der Abonnementspreise nicht zu grosszügig waren. Die Anträge des Verwaltungsrates der SBB gingen weniger weit, als was im nachhinein der Bundesrat dem Parlament zur Genehmigung beantragt hat. Zugegeben, dieser Entscheid war politisch begründet. Mit attraktiveren Preisen wollte man das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr fördern und damit zur Verminderung der Luftverschmutzung beitragen.

Bundesrat und Parlament haben über Strategien und Konzepte der Bundesbahnen zu entscheiden. Mit der weitergehenden Reduktion der Tarifmassnahmen gegenüber den Anträgen der SBB haben wir aber vor einem Jahr in den betriebswirtschaftlichen Bereich der SBB eingegriffen. Für diesen sind aber die SBB allein zuständig und auch allein verantwortlich. Müsste in diesem Fall nicht das Parlament die Konsequenzen tragen und die Mindererträge mit der Begründung «Umweltschutz» abgeltet?

Wir stellen heute keinen Antrag auf Abgeltung der Mindererträge bei den Tarifmassnahmen aus allgemeinen Bundesmitteln. Mit der Vorlage des Geschäftsberichtes und der Rechnung 1987 der SBB werden wir über die notwendigen Unterlagen verfügen und allenfalls die Konsequenzen ziehen müssen.

3. Der Güterverkehr ist mengenmässig und ertragsmässig um etwa 4,5 Prozent zurückgegangen. Der Bundesrat beschloss bei der Festlegung des Infrastrukturbeitrages 1987, dass die SBB die damalige Planreduktion im Güterverkehr ab 1988 wieder zu korrigieren hätten. Er ist nun zur

Erkenntnis gekommen, dass diese Zielsetzung nicht realisierbar ist. Kurzfristig ist dieser Entscheid sicher richtig. Für die SBB ist der Güterverkehr nur dort interessant, wo er mehr als die direkten Kosten deckt. Der Grundsatz, im Leistungsangebot nur dort zuzulegen, wo die Erträge in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufwendungen liegen, gilt nicht nur für die Privatwirtschaft, sondern auch bei den Bahnen. Die SBB sollen ihre Kräfte dort einsetzen, wo die Ergebnisse zu verbessern sind, und nicht Marktanteile nachrennen, die nur mit hohen Verlusten einzubringen sind. Eine Ausnahme bildet hier allerdings der Huckepackverkehr, bei dem die ungedeckten Kosten als gemeinwirtschaftliche Leistung unter Beizug von Treibstoffzollgeldern abzugelten sind. Mittelfristig werden die SBB für den Güterverkehr neue und grössere Investitionen tätigen müssen. Wir müssen bedenken, wieviel Mehrverkehr die Liberalisierung und Harmonisierung des Verkehrsmarktes der EG ab 1992 bringen wird. Mit einer neuen Alpentransversale sind wir heute schon zehn Jahre im Rückstand.

Die Fraktion der CVP stimmt den Voranschlägen der Bundesbahnen wie auch dem Infrastrukturbeitrag zu und nimmt vom Mittelfristplan für die nächsten fünf Jahre Kenntnis. Wenn auch mittelfristig das Ziel einer gesunden Ertragslage nicht erreichbar scheint, so hoffen wir doch, dass unter der initiativen Leitung der SBB und mit einer motivierten Leistung des gesamten Personals unserer Bundesbahnen dieses Ziel längerfristig angestrebt wird und auch erreicht werden kann.

Hafner Rudolf: Die grüne Fraktion stellt fest, dass eine Verschlechterung des Rechnungsergebnisses tatsächlich zu erwarten ist. Das zeigt auch der Mittelfristplan. Wenn wir aber ihre ökologischen Vorteile in Betracht ziehen, können wir doch klar feststellen, dass die Bundesbahn ihren Preis wert ist; vor allem im Hinblick auf unsere heutige Waldsituation können wir zu ihr stehen.

Der Sprecher der Verkehrskommission verlangte in seiner Ansprache, dass grösste Anstrengungen zu unternehmen seien, um das Defizit zu verringern und um Rationalisierungsmassnahmen vorzunehmen.

Wir stellen fest, dass die Bundesbahnen ihren Personalbestand von einem Höchstbestand von 42 000 Mitarbeitern bereits auf etwa 38 000 Mitarbeiter gekürzt haben, dass also wirklich ernsthaft daran gearbeitet wird, Kosten einzusparen. Wir sind aber der Auffassung – das zeigt auch das Resultat dieses Wochenendes –, dass die Bevölkerung zur Bahn, zum öffentlichen Verkehr, steht und dass von daher ein Mindestmass an Dienstleistungen notwendig ist. Das Abstimmungsresultat dieses Wochenendes zur «Bahn 2000» hat für uns einen plebiszitären Charakter. Wir sind der Auffassung, dass die Bevölkerung diese Bahn wirklich will.

Wir von der grünen Fraktion sind der Auffassung: Wenn man schon von Zahlen sprechen will, muss man zukünftig auch die sozialen Kosten des Autoverkehrs voll berechnen und diese bei der Gesamtbeurteilung des Verkehrswesens berücksichtigen. Da ist eine genaue Zahlenuntersuchung am Platz, damit man wirklich ein volles Bild dessen erhält, was der Autoverkehr die Allgemeinheit kostet und was die Bahn bringt. Wir denken vor allem an die Umweltbelastung und an die sehr grossen Unfallfolgekosten des Privatverkehrs, die unbestrittenermassen viel höher sind als beim öffentlichen Verkehr.

Gesamthaft gesehen befürwortet die grüne Fraktion den Voranschlag der SBB. Wir stellen mit Befriedigung fest, dass die Verkehrskommission die Annahme empfiehlt und dass kein schriftlicher Antrag eingereicht wurde, der Voranschlag sei abzulehnen.

An dieser Stelle danken wir auch den SBB-Mitarbeitern dafür, dass sie dieses wertvolle Angebot bringen. Dem Vertreter der freisinnigen Fraktion möchten wir noch sagen: In der heutigen Zeit, wo der Wald nicht mehr so bunt und so grün aussieht wie auf unserem schönen Gemälde, ist eine lange Zahlenfechterei nicht mehr am Platz. Die Bundesbahnen sind wirklich ihren Preis wert.

Dünki: Nach dem gestrigen eindrucksvollen Bekenntnis des Schweizervolkes zu seinen Bahnen fällt es mir leicht, den SBB-Voranschlag 1988 aus der Sicht unserer Fraktion ganz kurz zu kommentieren.

Auch wir sind glücklich darüber, dass es dem Schienenverkehr ermöglicht wird, den Nachholbedarf aufzuholen und ein Konzept zu verwirklichen, das eine echte Alternative zum individuellen Verkehrsmittel werden kann. Um es vorweg zu nehmen: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt dem Budget 1988 ohne Vorbehalte zu.

Wir haben seinerzeit aus Ueberzeugung ja gesagt zum neuen Leistungsauftrag. Wir haben auch ja gesagt zum revidierten SBB-Gesetz. Nun gilt es, die Konsequenzen aus diesen Beschlüssen zu ziehen. Mit dem neuen Leistungsauftrag haben wir anspruchsvolle, aber nach unserem Dafürhalten realisierbare Ziele gesetzt. Zwar schliesst der Voranschlag – wie Sie bereits gehört haben – ausgeglichen ab; das muss er ja. Das darf uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die finanzielle Lage der SBB beträchtlich verschlechtert. Das wirkt sich aus im Infrastrukturbeitrag, der nur noch 121,5 Millionen Franken beträgt. Dafür ist die Entwicklung im Personenverkehr äusserst erfreulich. Die beachtlichen Einbussen im Güterverkehr sind bedauerlich, können aber nicht den Bahnen angelastet werden. Hier spielen andere Komponenten eine grosse Rolle, die auf den Umfang des Güterverkehrs und auf die Tarife massgebend Einfluss haben. Die SBB machen ihr Bestes, um möglichst viel Güter auf der Schiene zu transportieren.

Die heute zur Diskussion stehenden Zahlen sind Ihnen von berufener Seite erläutert worden. Ich kann mich auf ein paar wenige Bemerkungen beschränken:

1. Wir stellen fest, dass sich die Tarifierleichterungen positiv entwickelt haben. Sie müssen beibehalten werden. Nach unserer Meinung ist die eingeleitete Tarifpolitik fortzusetzen. Sicher wird in absehbarer Zeit eine Tarifierleichterung notwendig werden. Da werden wir nicht darum herumkommen. Wir appellieren heute schon, dass sie massvoll sein muss. Eine gewisse Zurückhaltung ist am Platz. Mit mehr Umsatz zu günstigen Preisen lässt sich besser ein Gewinn erzielen als umgekehrt.

2. Der Personalfrage ist in nächster Zeit grösste Beachtung zu schenken. Rationalisierungsmassnahmen können nur bis zu einem gewissen Grad mit Erfolg die richtige Lösung sein. Auch bei den Bahnen soll der Kunde König sein, sonst verlieren sie an Attraktivität. Die Dienstleistungen an den Bahnhöfen, in den Zügen und in den Büros dürfen nicht mehr weiter reduziert werden. Nur freundliche Menschen können Kunden menschlich betreuen. Apparate können den Menschen nicht restlos ersetzen. Gutes, zufriedenes Personal ist nach wie vor nötig, damit der Bahnbetrieb reibungslos funktioniert. Bei den SBB darf sicher vom Personal aller Stufen viel gefordert werden, wie dies auch in der Privatwirtschaft üblich ist. Aber falsch wäre es, dieses Personal so stark zu strapazieren, dass damit die Sicherheit der Reisenden aufs Spiel gesetzt wird. Die Sicherheit hat immer Vorrang. Sicher sind wir alle an einer guten Finanzlage unserer Bahnen interessiert, aber diese Zielsetzung hat nicht erste Priorität. In letzter Zeit werden Stimmen laut, die recht kritisch tönen. Unglücksfälle bei den Bahnen haben bekanntlich immer verheerende Folgen. Darum ist dem Personalaspekt in der heutigen Zeit besondere Beachtung zu schenken.

3. Lassen wir uns nicht täuschen: Die Wettbewerbslage der SBB wird auch in den nächsten Jahren noch ungünstiger werden.

Mit der sukzessiven Schliessung der Autobahnklücken wächst die Konkurrenz. Bis die Vorlage «Bahn 2000» erste Früchte trägt, vergeht noch eine lange Zeit. Im eigenen Interesse müssen wir alles daran setzen, dass die Infrastruktur der Strasse im Rahmen gehalten wird. Wenn schon noch mehr Mobilität, dann nur Mobilität auf der Schiene – unserer Umwelt und uns zuliebe.

4. Die Fraktion des Landesrings und der Evangelischen Volkspartei schliesst sich dem Dank an den abtretenden Verkehrsminister, Herrn Bundesrat Schlumpf, an. Herr

Schlumpf hat während seiner erfolgreichen Amtszeit den öffentlichen Verkehr intensiv gefördert. Er darf für sich in Anspruch nehmen, dass unter seiner Stabführung die Trendwende zugunsten des öffentlichen Verkehrs eingeleitet wurde. Die Früchte seiner Bemühungen reifen langsam, aber stetig.

Herr Bundesrat, wir sind überzeugt, dass sich Ihr Einsatz für die Bahnen gelohnt hat und sich noch lohnen wird. Das Schweizer Volk hat Ihnen mit der Annahme der Vorlage «Bahn 2000» gedankt. Ihre Saat gedeiht. Wir wünschen Ihnen, dass Sie im Ruhestand selber vom attraktiveren Bahnangebot profitieren können.

5. Unsere Fraktion dankt auch dem Personal auf allen Stufen der SBB, dem verantwortlichen Verwaltungsrat und den Mitarbeitern des Departementes.

Wir können den Bahnen nur die Infrastruktur und die Mittel zur Verfügung stellen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen dafür, dass die SBB gut und richtig funktionieren. Dafür verdienen sie alle unseren Dank und unsere grosse Anerkennung.

Auch wir empfehlen Ihnen, den Voranschlag 1988 der SBB in der vorliegenden Fassung gutzuheissen und vom Mittelfristplan 1989 bis 1993 in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Hari: Selbstverständlich darf ich mich dem Dank meines Vorredners an unseren hochverehrten Bundesrat Schlumpf anschliessen.

Die Schweizerische Volkspartei hat den Voranschlag der SBB ausgiebig diskutiert und festgestellt, dass dieser nach dem vom Parlament verabschiedeten Grundsätzen des Leistungsauftrags 1987 aufgebaut ist.

Ich empfehle Ihnen namens der Schweizerischen Volkspartei, dem Voranschlag der SBB vorbehaltlos zuzustimmen.

M. Massy: Les libéraux ne s'opposent pas au budget 1988 des CFF. Nous avons toujours soutenu la grande régie fédérale, nous avons toujours estimé que la Confédération devait donner les moyens financiers aux Chemins de fer pour être compétitifs et nous saluons au passage l'acceptation du programme RAIL 2000, le week-end passé.

Les comptes devraient s'équilibrer l'an prochain et le budget 1988, approuvé par le Conseil fédéral, prévoira des dépenses et des recettes d'un montant de 4,655 milliards de francs chacun. Suite à l'acceptation du mandat de prestations des CFF par les Chambres – je vous rappelle que nous n'étions pas d'accord – les chiffres avancés sont à prendre avec une certaine retenue. On pose, en effet, un principe comptable simple et nouveau, la Caisse fédérale prend à son compte les investissements d'infrastructure et les CFF ont pour seule mission de rentabiliser ces investissements. Le but de cette opération est un peu de masquer les déficits de la grande régie. Cet équilibre est donc des plus précaires et la situation se détériore encore plus lorsque l'on examine, dans le budget 1988, le poste consacré au trafic des marchandises. En 1987, les objectifs, fixés dans le budget, seront vraisemblablement à la baisse et les perspectives à court et moyen terme ne s'annoncent pas très bonnes.

Nous continuons de penser, pour notre part, que l'activité des collectivités publiques doit être fondée sur deux piliers, la cohérence et la transparence, deux critères que l'on ne retrouve malheureusement plus dans la comptabilité actuelle. Les déficits des CFF sont politiquement acceptables lorsqu'ils servent l'intérêt général du pays. Il ne faut pas avoir peur de le dire tout haut. Nous le répétons donc en vous invitant à voter tout de même le budget 1988.

Seiler Rolf: Ich möchte zum Mittelfristplan zwei Bemerkungen anbringen: erstens zur Entwicklung des Güterverkehrs und zweitens in bezug auf die Investitionen im Bereich der Sicherheit.

Die Entwicklung des Transportvolumens im Güterverkehr, insbesondere aber die Entwicklung des Verkehrsertrages, wird mit guten Gründen eher pessimistisch eingeschätzt. Im Mittelfristplan wird auf die Auswirkungen der Liberalisie-

rung des Verkehrsmarktes in der EG hingewiesen. Ich zitiere Seite 15: «Die Liberalisierung führt zu einem Ueberangebot an Strassentransporten auf tiefem Kosten- und Preisniveau und damit zu Einnahmefällen auf der Schiene infolge Verkehrsverlusten und/oder Tarifzugeständnissen.»

Ich teile diese Beurteilung. Man stellt sich aber sofort die Frage, wie wir dieser negativen Entwicklung entgegenzutreten wollen. Welches sind unsere Strategien? Ohne Zweifel ist das Angebot der Bahnen wesentlich zu verbessern. Da sind wir uns ebenfalls einig. Aber dies allein wird nicht genügen. Wir müssen, im Sinne auch des Gemeinwohls und des Umweltvorteils des Bahntransportes, mithelfen, wie beim Personenverkehr, dass die Bahnen im Güterverkehr konkurrenzfähig bleiben und ein attraktives Angebot präsentieren. In diesem Zusammenhang stellt sich mir die Frage, die ernsthaft zu prüfen wäre, ob nicht der gemeinwirtschaftliche Bereich im Güterverkehr erweitert werden sollte. Er sollte nicht nur auf den Hupac-Verkehr und die Basler Rheinhäfen beschränkt bleiben, sondern nach meiner Meinung wäre er auch auf die Wagenladungen, vor allem im Fernverkehr, auszuweiten.

Die zweite Bemerkung betrifft die Investitionen im Sicherheitsbereich. Da muss ich am Anfang klar sagen: Die bis 1990 vorgesehenen Aufwendungen von 56 Millionen Franken für die Betriebssicherheit sind absolut ungenügend. Wir haben in den letzten Jahren mit grossen Investitionen die Eisenbahn, vor allem im Personenverkehr, attraktiver gemacht. Zu Recht. Wir haben die Fahrpläne verdichtet, die Geschwindigkeiten erhöht usw. Die Anpassung der Sicherheitsanlagen hat jedoch mit dieser Entwicklung leider nicht Schritt gehalten.

Sie wissen es, Herr Bundesrat, ich habe bereits vor zwei Jahren auf die ungenügenden Investitionen in diesem Bereich hingewiesen. Ich habe nachher einen sehr netten Brief bekommen. Man hat mir aufgezählt, was alles geplant ist. Aber nun sind zwei Jahre verflossen, und Wesentliches hat sich nicht geändert bis heute. Aber die Erfahrung in den letzten zwei Jahren zeigt, dass es immer wieder zu sogenannten heiklen Situationen kommt. Im Fachdeutsch heisst das, es kommt zu «Zugsgefährdungen». Das war auch mehrmals der Fall in Rapperswil, und zwar bevor dieser Unfall passierte. Auf der Anklagebank sitzt dann anschliessend immer der einfache Eisenbahner, der Vorstand, der Stellwerkwärter oder auch der Lokomotivführer.

Ich möchte nochmals ganz deutlich betonen: Wir brauchen erstens mehr Geld für den Ausbau der Sicherungsanlagen und zweitens eine raschere Gangart bei dessen Verwirklichung. Ich bin daher nicht so sehr zufrieden mit der Antwort, die Sie heute mittag in der Fragestunde Herrn Ammann gegeben haben.

Herr Bundesrat, es genügt nicht, ständig zu wiederholen, die Sicherheit habe erste Priorität. Auch der Kommissionspräsident hat das getan. Das genügt nicht. Was wir sehen wollen, sind wirklich Taten, die auf dieses Ziel hin etwas bewirken. Wenn schon Sicherheit erste Priorität haben soll, dann sollen auch die Investitionen in diese Sicherheit Priorität haben vor der Komfortverbesserung, wie z. B. beim Ein- und Aussteigen, obwohl diese auch notwendig ist.

Daher nochmals die eindringliche Bitte, im Sektor Sicherheitsanlagen wesentlich mehr zu tun. Das Personal und die Reisenden haben einen Anspruch auf die grösstmögliche Sicherheit. Das Personal hat bereits mehrmals entsprechende Vorschläge gemacht.

Im übrigen, Herr Bundesrat Schlumpf, möchte ich mich sehr herzlich dem Dank anschliessen, und ich glaube, dass ich ihn auch im Namen des Personals, aller Eisenbahner also, aussprechen darf. Wir haben vielleicht ein wenig dazu beigetragen, dass die Abstimmung gestern so gut herausgekommen ist.

Mme Aubry: Je crois qu'avec l'acceptation, hier, de RAIL 2000, les CFF ont tout lieu d'être satisfaits. Cependant, cela n'empêche pas une certaine critique et je voudrais commencer par une critique positive, celle de féliciter les auteurs du budget 1988 pour leur clarté et la précision avec

laquelle il nous a été présenté. Cela nous a permis de comprendre plus rapidement les aléas des divers postes de ce budget.

On remarque également qu'un grand effort a été entrepris à la suite de la demande de la Commission des transports et du Parlement. Des progrès évidents ont été marqués dans la direction de la protection de l'environnement puisque 169 millions sont inscrits au budget afin d'accroître l'attractivité du trafic des voyageurs. Cela apparaît d'ailleurs comme un succès.

Depuis le début de cette année, nous avons formé trois sous-commissions de contrôle dans le cadre de la Commission des transports, ce qui nous permet d'entrer dans plus de détails de l'exploitation. Ma première remarque est de constater le peu de rentabilité des immeubles et des biens fonciers CFF qui sont même loin d'être évalués et inventoriés, ceci malgré nos observations. Dans le budget 1988, on constate même une légère baisse des produits.

Il serait donc souhaitable, Monsieur le Conseiller fédéral, que l'on prenne sérieusement en main ce domaine de rapport et que l'on arrive rapidement à établir un inventaire précis des propriétés et de leur rendement comme cela nous a été assurés. C'est là un manque à gagner que ne se permettrait pas l'économie privée.

Un autre point qu'il me semble également nécessaire de modifier et sur lequel on m'a répondu assez légèrement est la désignation des catégories de personnel. Les CFF ont fait une oeuvre de pionnier en réintégrant du personnel partiellement handicapé mais leur nombre n'est pas indiqué dans la rubrique du personnel car il est mélangé à celui du personnel général.

Je souhaiterais donc que dans le prochain exercice, le chiffre exact des invalides au service des CFF soit détaché de celui du personnel général. C'est une forme de contrôle qui permet de voir si la courbe de cette catégorie est constante ou non surtout lorsqu'il y a une nette demande d'augmentation de personnel.

Müller-Meilen: Man muss anerkennen, dass das Budget 88 und der Mittelfristplan der SBB die Entwicklung von Ertrag und Aufwand in den nächsten Jahren offen und ungeschminkt darlegen. Deutlich wird – das ist wahrscheinlich der wichtigste Gesichtspunkt – die erhöhte Belastung der Bundeskasse, die drei wesentliche Gründe hat: erstens die vermehrten Investitionen, die wir und das Volk beschlossen haben; zweitens die Besoldungsverbesserung für das Bundespersonal, und drittens die Stagnation im Güterverkehr. Längerfristig kommt die bedrohliche Aussicht auf einen Rückgang im Gütertransport infolge der Liberalisierung des EG-Marktes ab 1992 hinzu. In der Botschaft wird dargelegt, dass die Bundesleistungen an die SBB (Abgeltung, Finanzhilfe inklusive Infrastrukturleistung) von 959 Millionen in der Rechnung 86 auf 1671 Millionen im Jahr 1993 steigen sollen; eine Zunahme um 74 Prozent, die man doch wohl nicht einfach bagatellisieren kann. Das ist nicht nur eine Folge der zunehmenden Infrastrukturaufwendungen, wie wir sie auch mit dem Projekt «Bahn 2000» befürwortet haben, sondern vor allem auch des rückläufigen Infrastrukturbeitrages der SBB, der von 211 Millionen im Budget 87 ab 1989 auf fast null absinkt. Im Mittelfristplan bezeichnen die SBB selbst diesen Infrastrukturbeitrag von jährlich 4 bis 25 Millionen als «höchst unbefriedigend».

Die Finanzaussichten der SBB sind düster. Wir haben auch darum vermehrt Investitionen beschlossen, weil wir die Aussichten der SBB im Wettbewerb verbessern und die Erträge aus der Benützung steigern wollen, denn bei allen Dienstleistungsbetrieben schlagen vor allem kontinuierlich hohe Defizite der Betriebsrechnung zu Buche. Mit den Investitionen leisten wir unseren Beitrag zur Verminderung der Betriebsdefizite.

Von den SBB müssen wir verlangen, dass sie ihre unternehmerischen Anstrengungen konsequent und nachdrücklich verstärken und gegen die negative Tendenz des Mittelfristplans Massnahmen ergreifen. Dazu gehört unter anderem auch die vollständige Ausschöpfung des Güterverkehrs

über Anschlussgeleise, die zwischen 80 und 90 Prozent des Binnen- und Import-Exportgüterverkehrs ausmachen. Es sind gegenwärtig 160 Gesuche um neue Anschlussgeleise beim Verkehrsdepartement hängig, neue sind unterwegs. Ihre beförderliche Erledigung ist ausserordentlich wichtig. Der neue Leistungsauftrag soll und darf kein Ruhekitzen werden. Die Festlegung des Infrastrukturbeitrages durch Bundesrat und Parlament soll im Gegenteil gemäss Leistungsauftrag jene Herausforderung sein, die die SBB zu höchsten unternehmerischen Leistungen anspornt. Sie darf nicht zu einer mathematischen Uebung «Ertrag minus betrieblicher Aufwand gleich Infrastrukturleistung» werden; eine Versuchung, die recht nahe liegt. Der Infrastrukturbeitrag muss jenes Leistungsziel bleiben, als welches er im Gesetz verankert wurde. Im Abstimmungskampf für die «Bahn 2000» wurden wir Befürworter oft mit Bedenken über die finanzielle Entwicklung der SBB konfrontiert. Aus der Erfahrung der Abstimmungskampagne heraus ist heute der SBB und dem Verkehrsdepartement nahezu legen, alles zu tun, um die Finanzentwicklung der SBB unter Kontrolle zu behalten; die SBB dürfen kein Fass ohne Boden werden, wenn sie nicht an allgemeinem Ansehen verlieren und längerfristig mit ihren Vorlagen unter die Räder kommen wollen.

Ich schliesse mich dem Antrag auf Eintreten und auf Genehmigung des SBB-Budgets 1988 an.

Frau Bäumlín Ursula: Gestern wurde das Konzept «Bahn 2000» in der Volksabstimmung angenommen. Ich möchte anhand von drei ganz konkreten Fragen an das Budget der SBB für 1988 testen, wie es heute und morgen um das Versprechen der attraktiveren Dienstleistungen und der Umweltverträglichkeit unseres öffentlichen Verkehrs steht. Von ihrer Beantwortung werde ich nicht nur meine Zustimmung zum SBB-Budget 1988 abhängig machen – ich hoffe, dass man das trotzdem noch darf –, sondern ich werde daran auch abschätzen können, wo ein weiterer Einsatz für die soziale und umweltgerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs notwendig sein wird.

1. Wurde der letztjährige Versuch, Fahrräder kostenlos im Selbstverlad zu transportieren, aus Kostengründen wieder aufgegeben? Wenn ja, wären dann wenigstens Retourenbillette, Familientarife oder eine massive Verbilligung im regionalen Bereich und bei Ausflugskarten denkbar? Ich verspreche mir davon ein weiteres und wichtiges Umsteigen vom Auto auf Bahn und Fahrrad.

2. Was ist im Budget 1988 vorgesehen, um die menschenwürdigere Beförderung von Behinderten, vor allem im Rollstuhl, zu beschleunigen? Nicht alle Behinderten, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, wohnen in den schweizerischen Zentren und möchten weiterhin nur die Raucherabteile der Intercityzüge benützen.

Dieses Problem kann zudem nicht nur technisch, baulich oder mit Rationalisierungen bewältigt werden, sondern hat eindeutig eine personalpolitische Komponente, die sich im Budget auswirken muss. Vor dem Hintergrund der Stellungnahme des grossen Vorstandes des Schweizerischen Eisenbahnverbandes (gemäss SGB-Bulletin), der beklagt «....., dass bereits heute mehrere tausend rückständige Ruhetage die Belastung des Personals verschärfen», ist für mich hier ein deutliches Warnsignal sichtbar.

3. Wie schlägt die ständige unheimliche Gefahr, die die Giftrasperte auf der Bahn darstellen, im Budgetaufwand 1988 zu Buche? Ein Lokomotivführer hat mir kürzlich seinen Alptraum beschrieben, dass ihm auf der Löttschberg-Südrampe ein Chemikaliencontainer entgleisen könnte und danach das halbe Oberwallis entlaubt würde. Kleine Ursache, verheerende Wirkung.

In der Botschaft des Bundesrates wird auf die schwierige Lage im Güterverkehr verwiesen – mehrere Vorredner haben diese auch angesprochen –, die zur prognostizierten Verschlechterung der Ertragslage beiträgt, welche wiederum mit der Angebotssteigerung mittel- und längerfristig korrigiert werden kann. Ich möchte wissen, welche Rolle dabei das Risiko und die Folgekosten beim Transport

gefährlicher Güter spielen, und zwar bevor irgendein schrecklicher Unfall passiert ist. Das Gefahrenpotential wird sich voraussichtlich noch vergrössern, wenn nicht nur Personen, sondern eben gefährliche Stoffe vom Strassenverkehr auf die Bahn umsteigen werden.

Damit bin ich natürlich bereits auf das Budget 1988 eingetreten, und ich möchte nicht, dass meine Frage als Misstrauensvotum gegen den öffentlichen Verkehr missverstanden werden.

Kühne, Berichterstatter: Ich möchte auf eine Frage eingehen, die Herr Wellauer aufgeworfen hat. Herr Wellauer hat das Ausmass der Beschlüsse betreffend der Tarifvergünstigungen von Bundesrat und Parlament kritisiert, da wir damals nicht den Anträgen von Generaldirektion und Verwaltungsrat der SBB gefolgt sind. Verwaltungsrat und Generaldirektion haben die betriebswirtschaftlichen Aspekte zu gewichten. Wir haben eine umfassende Betrachtungsweise anzustellen. Diese geht davon aus, dass im Dezember 1985 die Bundesratsparteien ein Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs erlassen haben. Wir haben dieses Programm in erstaunlicher Einmütigkeit durchgezogen. Dieses Programm enthält als wichtigste Ziele – ich zitiere: «... um der steigenden Luftverschmutzung sowie der Energieverschwendung entgegenzuwirken. Im Hinblick auf eine bessere Auslastung und Steigerung der Attraktivität sind die vier Bundesratsparteien entschlossen, sich vermehrt für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.»

Damals haben wir uns auf folgende Punkte geeinigt: das Leistungsangebot mit dem Konzept «Bahn 2000» zu verbessern, ein Investitionsprogramm zu erlassen, das «Bahn 2000» der SBB und KTU beinhaltet, die laufenden Investitionen ungeschmälert weiterzuziehen, die Tarifmassnahmen einzuführen, und zwar mit einer wesentlichen Vergünstigung des Halbtaxabonnements. Zudem einigten wir uns darauf, die Entscheidungsgrundlage für die neue Alpenstransversale unverzüglich auszuarbeiten und eine verstärkte Verlagerung des Nord-Süd-Transits zu bewerkstelligen.

Bundesrat und Parlament müssen meines Erachtens fähig bleiben, die Entscheidungen in der Verkehrspolitik im Rahmen der übergeordneten Interessen zu treffen. Die Spitze der Unternehmung hat das zu akzeptieren, auch wenn das – wie es mir scheint – gewissen Herren etwas schwer fällt. Das Parlament ist nicht nur ein Verein zur «Absegnung» der Jahresrechnung, sondern es hat sich aktiv an der Verkehrspolitik zu beteiligen.

M. Etique, rapporteur: Je constate, à l'issue de ce long débat sur le budget 1988 des CFF, que l'arrêté fédéral n'a été contesté par personne. Je constate aussi que la politique conduite par le Conseil fédéral et par les CFF, avec des nuances il est vrai, est en général appréciée, approuvée et appuyée. Je constate également que les préopinants ont émis un certain nombre de considérations qui rejoignent celles que nous avons émises au sein de la commission et qui tournent, pour beaucoup d'entre elles, autour du problème posé par la détérioration du résultat des CFF, par la nécessité subséquente de conduire une politique rigoureuse, tout en étant conscients de l'apport que les CFF et les transports publics représentent en matière de lutte contre la pollution.

Je ne veux pas paraphraser le président de la commission concernant l'intervention de M. Wellauer, mais je tiens simplement à lui rappeler que la politique ferroviaire constitue un des piliers de la politique de lutte contre la pollution et pour la protection de l'environnement.

M. Massy a émis tout à l'heure quelques considérations sur le nouveau plan comptable des CFF, suite au nouveau mandat de prestations. Je peux le comprendre puisque, au début, j'ai partagé les mêmes craintes et les mêmes réserves qu'aujourd'hui. Je me permets toutefois de le renvoyer au message où il pourra constater que les choses apparaissent désormais très clairement. Nous avons un compte de résul-

tats de l'entreprise, un compte de l'infrastructure, les relations qui existent entre les deux comptes étant clairement mises en évidence. Nous avons un tableau récapitulatif et synoptique relatant ou reprenant l'ensemble des contributions de la Confédération pour les Chemins de fer fédéraux. J'estime donc que la situation est, aux plans comptable et financier, devenue assez limpide.

Je rejoins les considérations de Mme Aubry concernant les efforts accomplis par les CFF pour l'intégration au travail des handicapés. Elle a raison lorsqu'elle estime que cela devrait apparaître plus clairement dans le budget. J'encourage par ailleurs les CFF à poursuivre leurs efforts dans ce domaine de l'intégration des handicapés au travail.

Je rejoins aussi les préoccupations de Mme Bäumlín s'agissant du transport des handicapés physiques qui ne trouvent pas encore, actuellement, des conditions satisfaisantes pour assurer leur déplacement. Là, un effort doit encore être accompli pour donner satisfaction à cette catégorie d'utilisateurs.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme dieses Budgets und des Mittelfristplanes sowie für das Verständnis, das Sie bekundet haben, dass wir Ihnen nicht das gewünschte Budget vorlegen konnten. Ich habe es als richtig erachtet, offen die Situation darzulegen. Das ist die einzig mögliche Grundlage, um eine gradlinige Politik zu begründen.

Ich möchte Ihnen auch für die liebenswürdigen Worte an die Adresse aller Mitarbeiter bei den SBB und auch an mich selbst danken.

Verschiedene Fragen, die aufgeworfen wurden, haben die Herren Kommissionsreferenten bereits beantwortet. Ich bin ihnen für die sehr guten Referate dankbar.

Dieses Budget, so wie wir es vor uns haben, kommt für uns nicht überraschend. Und auch der Mittelfristplan, Nationalrat Aliesch, fällt nicht aus dem Rahmen dessen, was wir immer für die nächsten Jahre einkalkuliert haben. Denn das Wettbewerbsgefälle zwischen Schiene und Strasse, das fast 30 Jahre lang aufgestockt wurde, ist natürlich noch in keiner Art und Weise reduziert. Der harte Markt auf dem Sektor des Güterverkehrs, insbesondere verursacht durch Ueberkapazitäten, wird nicht besser. Vor allem beim Güterverkehr wird sich die Nachfrage kurzfristig kaum stark ändern. Zudem ist die internationale Marktlage, vor allem in den Ländern, die für uns von Bedeutung sind, ungefähr dieselbe.

Zu einzelnen Fragen: Nationalrat Seiler, nachdem wir den kombinierten Verkehr, den Huckepackverkehr in die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Leistungsauftrags 1987 hineingenommen haben – das ist ausserordentlich wichtig wegen des Transitverkehrs, auch im Zusammenhang mit den Gewichtslimiten –, wäre es nicht richtig, wenn wir auch den Wagenladungsverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung übernehmen würden. Es bliebe dann im Güterverkehr praktisch nichts mehr, und nur ein teil des Personenverkehrs – der regionale Personenverkehr ist auch eine gemeinwirtschaftliche Leistung – bliebe ausserhalb. Es ist so, wie es Nationalrat Müller-Meilen am Schluss betonte: Wir wollen bei dieser Strategie für unsere Bahnen (übrigens auch für die KTU; die Botschaft für die Abgeltung wurde kürzlich verabschiedet) bleiben, dass die Bahnen möglichst grossen unternehmerischen Spielraum für eigene Aktivitäten haben. Dort wollen wir uns nicht einmischen.

Nationalrat Seiler, zu Ihren Ausführungen: Wenn ich Herrn Ammann sagte, dass wir völlig übereinstimmen, wenn wir die Bedeutung all dessen, was zur Sicherheit aller Eisenbahnen – SBB und KTU – beiträgt, hoch einschätzen, dann ist das wirklich nicht nur eine verbale Erklärung. Wenn wir die gewünschten Verbesserungen noch nicht erreicht haben, dann hängt das von der technischen Entwicklung ab, nicht von der mangelnden Bereitschaft, die nötigen Geldmittel zur Verfügung zu stellen. Sie hängt nicht nur vom Willen des Bundesrates oder des Departementes ab. Ich weiss aus eigener Kenntnis, dass die Unternehmensleitung alles Denkbare unternimmt, um zusätzliche Sicherheitsmassnahmen zu realisieren, weil in einer höchstmöglichen Sicherheit

natürlich auch ein ganz bedeutendes Wettbewerbsmoment liegt.

Frau Aubry, ich kann die Frage bezüglich der genauen Zahl der Behinderten im Dienste der SBB nicht beantworten. Das gleiche gilt für die Frage von Frau Bäumlín: Tarife für besondere Transportleistungen gegenüber Behinderten usw. Aber ich werde dafür besorgt sein, dass Ihnen, Frau Aubry und Frau Bäumlín, eine Antwort der SBB zu diesen Detailfragen zugeht.

Frau Bäumlín, zur Frage der Verbuchung oder Kotierung der Risiken, vor allem beim Transport gefährlicher Güter: Ich glaube, die Fragestellung ist nicht richtig. Der Aufwand, der damit verbunden ist, wird selbstverständlich in den Tarifen berücksichtigt. Aber das ist nur ein zweitrangiges Anliegen. Das erstrangige Anliegen ist optimale Sicherheit, alles zu unternehmen, um möglichst Risiken zu reduzieren und Unfälle auszuschliessen. Was mehr aufgewendet werden muss an Transportleistungen – eben gerade für Sicherheit, grössere Abstände usw. –, muss auch in den Tarifen berücksichtigt werden.

Herr Müller-Meilen: Wir bagatellisieren sicher die Bundesleistungen, die exponentiell steigen, nicht irgendwie. Im Gegenteil, wir wissen natürlich, dass die Beanspruchung des Bundeshaushaltes jetzt schon mit «Bahn 2000», auch im Bereich der KTU, exponentiell zunimmt. Sie wissen, dass die Botschaft für eine neue Eisenbahnalpentransversale auf Sie zukommt. Dort werden wir auf den dann schon höheren Sockel noch einmal aufstocken. Das bedeutet eine gewaltige Anstrengung für die Finanzen des Bundeshaushaltes. Wir müssen nicht gerade alles, aber einen grossen Teil aus allgemeinen Bundesmitteln finanzieren. Es braucht guten Willen des Parlamentes, auch des Souveräns, um das durchzuhalten. Die Operation wird ja nur zu einem vollen Nutzen kommen, wenn man sie bis zur fertigen Realisierung durchzieht.

Aber die neue Alpentransversale ist sicher kein Fass ohne Boden. Die Mehraufwendungen für «Bahn 2000» können wir gut abschätzen. Sie kennen die Zahlen, ich will sie nicht wiederholen. Für eine neue Eisenbahnalpentransversale können die Zahlen noch nicht genannt werden. Aber wenn Sie die Vorlage behandeln, wird das auch möglich sein.

Wir müssen dieser Beanspruchung, die aus dem öffentlichen Verkehr nun auf den Bundeshaushalt zukommt, eines zugute halten: Es handelt sich natürlich um einen konzentrierten Abbau einer akkumulierten Ueberinvestition im Verhältnis zwischen Schiene und Strasse. Wir haben in den letzten 30 Jahren etwa vier- bis fünfmal soviel Geld investiert für die Strassen. Daraus ist ein akkumulierter Wettbewerbsvorteil aus der Infrastruktur entstanden. Den müssen wir jetzt relativ kurzfristig – auf etwa 15 bis 18 Jahre hinaus – wieder abtragen. Das ist ja die Strategie, die diesen Operationen, die Sie kennen, zugrunde liegt. Es geht also nicht um ein Fass ohne Boden, sondern wir handeln im Bewusstsein, dass grosse Anstrengungen zu Lasten des Bundeshaushaltes in Frage stehen.

Deshalb nenne ich auch die Dankbarkeit des Bundesrates – das darf ich auch sagen –, für die Bereitwilligkeit des Souveräns, der gestern «Bahn 2000» so eindrücklich zugestimmt hat. Der Bundesrat betrachtet das keineswegs als Selbstverständlichkeit, weil damit grosse Leistungen aus der Bundeskasse – 7,5 Milliarden Franken – verbunden sein werden.

Noch einmal zu diesem Budget: Es ist nicht erfreulich. Ich hätte Ihnen wirklich gerne etwas Schöneres präsentiert. Aber wenn wir die Entwicklung betrachten und sehen, dass darin auch eine Zunahme der Investitionen gegenüber dem Vorjahr 1986 um volle 30 Prozent enthalten ist und dass der Infrastrukturaufwand des Bundes bis zum Jahre 1993 um etwa 80 Prozent – oder 74 Prozent, wie Herr Müller ausgerechnet hat – höher veranschlagt ist, dann nehmen wir wahr, dass hier sehr produktive Bundesaufwendungen getätigt werden, die mittelfristig, längerfristig dann sicher auch zum gewünschten Ziel führen.

Ich und der gesamte Bundesrat, wir sind überzeugt, dass wir auf dem nicht nur richtigen, sondern auf dem einzig mögli-

chen Weg in der Verkehrspolitik sind mit unserer Vorstellung einer koordinierten Verkehrspolitik. Unsere Politik ist abgesteckt im Strassenbereich: Wir wollen fertigstellen, aber nicht erweitern. Wir wollen eine Förderung des öffentlichen Verkehrs, in deren Mittelpunkt die jetzt gültige «Bahn 2000» stand, die von nun an realisiert werden kann und wo unbedingt eine neue Eisenbahnalpentransversale nun hinzu kommen muss. Damit werden Sie sich in einem Jahr und später zu beschäftigen haben.

Wenn wir über unsere Grenzen hinaus schauen, sehen wir nicht nur Schwierigkeiten, die sich uns in der Verkehrspolitik noch stellen, im Süden, im Norden oder im Westen, sondern wir sehen mit Genugtuung, dass auch dort das Verständnis für unsere solcherart koordinierte Verkehrspolitik vorhanden ist. Unsere Verkehrspolitik ist eben eingebettet in die Belange von Umwelt, Land, Landschaft, Energieressourcen. Im Ausland kommen nun genau die gleichen Erkenntnisse auf, deren Konsequenzen bei uns vielleicht schon einige Schritte weiter gediehen sind.

Am schweizerischen Transitkonzept, das wir seit einiger Zeit in Europa vertreten – an einer Höchstgewichtslimite von 28 Tonnen –, werden wir unverrückbar festhalten, aber nicht egozentrisch. Wir denken nicht einfach nur an uns, sondern wir werden ein gleichwertiges Alternativangebot auf der Schiene – kombinierter Verkehr, Huckepack – anbieten, marktgerecht, also zu günstigen Preisen. Daher kennen wir als Abgeltung: Huckepackverkehr, gemeinwirtschaftliche Leistungen. Das fügt sich alles zusammen. Da haben wir Europa etwas anzubieten, was gleichwertig ist mit dem, was man in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten getan hat, nämlich mit dem weiteren Ausbau des Strassennetzes. Ein solcher Weiterausbau, eine solche Kapazitätssteigerung kann im Hinblick auf die Gegebenheiten unseres Landes ja nicht auf der Strasse in Frage kommen.

In der gesamten Politik, die wir seit Jahren verfolgen und in der wir gestern einen bedeutenden Schritt tun konnten, spielen die SBB und die KTU eine tragende Rolle. Ohne die Eisenbahnen, ohne ihre Leistungsfähigkeit und ihr hohes Niveau könnten wir diese Politik überhaupt nicht betreiben. Aber wir stehen noch vor einer Durststrecke, mitten drin. Es wird noch viele Jahre dauern, bis die Investitionen für «Bahn 2000» – die im nächsten Jahr mit etwa 30 Millionen Franken im Budget figurieren und dann bis in vier, fünf Jahren auf etwa 100 Millionen Franken zunehmen – erste Ergebnisse bringen, auch in bezug auf den Ertrag; das dauert noch bis in die neunziger Jahre. Wir müssen einfach mit grösstem Beharrungsvermögen der Versuchung standhalten, davon abzuweichen und Abstriche zu machen, die dann eben wiederum die Wirksamkeit des Gesamtkonzeptes reduzieren würden.

Ich möchte zum Schluss Ihnen, Herr Präsident Kühne, dem Präsidenten der Verkehrskommission, herzlich danken. Sie werden vielleicht später einmal realisieren, was 1986 passiert ist. Es war ja wirklich einmalig, dass in einem Jahr die vier grossen Verkehrsvorlagen durch beide Kommissionen, durch beide Räte gebracht werden konnten. Die Kulmination, den Höhepunkt haben Sie gestern erlebt; das ist sicher. Ich kann mich an keinen solchen Kraftakt des Parlamentes erinnern, einen Kraftakt, unter dem die Sorgfalt in keiner Art und Weise gelitten hat! Das ist der Verdienst aller Parlamentarier, aber vor allem natürlich der Mitglieder der vorbereitenden Kommission, und Sie, Herr Präsident Kühne, haben sich hier grosse Verdienste erworben.

Den Dank an die Unternehmensleitung, an alle Mitarbeiter unserer SBB, den Sie ausgesprochen haben, kann ich nur unterstreichen und namens des Bundesrates auch an dieser Stelle abstaten.

Ich möchte noch in mich gehen und zum Abschluss meiner Ausführungen zu den Problemen unserer SBB und meiner SBB fast gar sagen: *Pater peccavi*. Ich habe nämlich früher den Ausdruck «Kummerbuben» gebraucht, wenn ich – in Gegenüberstellung zum «Golden Girl» der PTT – von den SBB sprach. Ich möchte feststellen: die SBB sind keine «Kummerbuben» mehr, längst nicht mehr. Die SBB sind

unsere Sprösslinge mit einer gedeihlichen Zukunftschance. Wir sind darüber sehr glücklich.

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

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 bis 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 à 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 147 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

87.052

Voranschlag der Eidgenossenschaft 1988

Budget de la Confédération 1988

Bericht, Botschaft und Beschlussentwurf vom 28. September 1987
Rapport, message et projet d'arrêté du 28 septembre 1987

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale,
Bern
S'obtiennent auprès de l'Office central des imprimés et du matériel,
Berne

Zbinden Paul, Berichterstatter: Nachdem die Finanzrechnung 1986 des Bundes nach 15 Defizitjahren erstmals annähernd 2 Milliarden Franken Ueberschuss aufwies und im laufenden Jahr wiederum mit einem ansehnlichen Einnahmenüberschuss gerechnet werden kann, legt uns der Bundesrat für das Jahr 1988 ein Budget mit 1,27 Milliarden Franken Ueberschuss vor.

Das sind erfreuliche Feststellungen zur gegenwärtigen Lage der Bundesfinanzen. Sie bergen aber die Gefahr in sich, dass wir die Situation allzu rosig sehen, und zwar so rosig, dass wir bei den «Ausgabenfreuden» übermütig werden und die fernere Zukunft der Bundesfinanzen und deren Entwicklung in den neunziger Jahren aus den Augen verlieren.

Der Finanzplan sieht nämlich gar nicht so vielversprechend aus. Und für das Jahr 1995 brauchen wir eine neue Finanzordnung des Bundes, welche uns die verfassungsmässigen Grundlagen für über 50 Prozent unserer Bundeseinnahmen schaffen muss. Die soeben angetretene Legislaturperiode wird uns also nicht nur Budget- und Rechnungsfragen stellen, sondern auch die langfristige Regelung der Bundesfinanzen ganz allgemein.

Zurück zum Budget 1988: Es zeichnet sich aus durch ein ausgesprochenes Wachstum sowohl auf der Einnahmen- wie auf der Ausgabenseite. Bei den 25,95 Milliarden Franken Ausgaben haben wir ein Wachstum von 7,1 Prozent oder 1,73 Milliarden. Bei den 27,22 Milliarden Franken Einnahmen ist eine Zunahme von sogar 11,6 Prozent oder von 2,82 Milliarden zu verzeichnen.

Die Ausweitung des Bundeshaushaltes muss zum Nachdenken mahnen; sie ist ausserordentlich und liegt weit über dem auf 4 Prozent geschätzten nominellen Anstieg des Bruttoinlandproduktes. Der Voranschlag 1988 widerspricht

also dem sonst anerkannten Grundsatz, dass die Entwicklung der Bundesausgaben gleich verlaufen soll wie das Bruttoinlandprodukt, das heisst, dass die Staatsquote stabil bleiben soll.

Die Finanzkommission und mit ihr die eidgenössischen Räte müssen diesem etwas sprunghaften Anwachsen von Einnahmen und Ausgaben ihre volle Aufmerksamkeit schenken. Allzu leicht nehmen wir nämlich die positiven Abschlüsse zum Anlass, grosszügige Ausgaben zu beschliessen und dabei den Bundesrat in seinen Anträgen noch zu überbieten. Wir werden heute und morgen einige Beispiele erleben.

Um ein objektives Bild der Entwicklung unserer Bundesfinanzen zu erhalten, darf man allerdings nicht allein auf die Wachstumsrate eines einzelnen Jahres abstellen. Im Jahre 1988 sind nämlich einige Besonderheiten zu berücksichtigen: Gerade Jahre – wie das Budgetjahr 1988 – sind stets einnahmenstark. Sie bilden bei der direkten Bundessteuer das erste Bezugsjahr einer neuen Veranlagungsperiode; 1988 werden Steuern auf den Einkommen und Erträgen von den Jahren 1985 und 1986 bezahlt – dies waren wirtschaftlich besonders gute Jahre. Die Erträge der direkten Bundessteuer steigen deshalb 1988 um 1,3 Milliarden oder um 25 Prozent. Bei der Verrechnungssteuer sind die Rückerstattungen wegen des Veranlagungs- und Abrechnungsverfahrens in geraden Jahren stets niedriger als in ungeraden. Dementsprechend steigt der Rohertrag um 700 Millionen oder um 35 Prozent. Das Wachstum bei den Verbrauchssteuern hält sich mit 6,2 Prozent im Rahmen.

Auf der Ausgabenseite mit einer Zuwachsrate von 7,1 Prozent wirken sich im Jahre 1988 folgende Sonderfälle aus: Die Renten der AHV, der IV und der Militärversicherung werden 1988 angepasst; die Mehrausgaben belaufen sich auf 160 Millionen.

Durch die Ueberlappung von altem und neuen Leistungsauftrag an die SBB fällt die Belastung des Bundes im Jahre 1987 um 160 Millionen zu tief aus. Die Abgeltung wird 1987 nach neuem Leistungsauftrag bezahlt und ist wegen der vom Bund übernommenen Infrastruktur kleiner als zuvor. Im gleichen Jahr 1987 wird das SBB-Defizit vom Jahre 1986 bezahlt, das wegen der damals noch höheren Abgeltung entsprechend tiefer ausfiel. 1988 wird alles nach neuem Leistungsauftrag abgewickelt. Die Entlastung aus der Ueberschneidung der beiden Leistungsaufträge entfällt also.

Entsprechend den hohen Steuereingängen in geraden Jahren steigen auch die als Ausgaben verbuchten Kantonsanteile an der direkten Bundessteuer und der Verrechnungssteuer um 460 Millionen.

Nach den Berechnungen des Finanzdepartementes beträgt das so bereinigte Ausgabenwachstum schliesslich noch 4,3 Prozent, was wesentlich näher an der Entwicklung des Bruttoinlandproduktes liegt als die 7,1 Prozent des Voranschlages.

Trotz dieser Bereinigungen müssen wir das ausserordentliche Ansteigen der Bundesausgaben aufmerksam im Auge behalten.

Die allgemeine Wirtschaftslage hat bekanntlich einen bestimmenden Einfluss, namentlich auf die Bundeseinnahmen. Mit dem Bundesrat rechnen wir auch 1988 mit einer eher günstigen, wenn auch sich verflachenden Entwicklung. Wir haben das Geschehen bei den Börsenkursen und den Fall des Wechselkurses beim Dollar aufmerksam verfolgt. Wir haben gegenwärtig keinen Anlass, die einschlägigen Budgetperspektiven, namentlich bei den Einnahmen, nach unten zu revidieren. Das vorgesehene Nullwachstum bei den Stempelabgaben dürfte der Wirklichkeit entsprechen und dem Geschehen an der Börse Rechnung tragen. Das gilt nicht nur für den Wertpapierhandel, sondern auch für die Emissionsgeschäfte.

Sollte sich die Lage entgegen unseren Erwartungen merklich verschlechtern, müssten wir sie mit dem Bundesrat neu prüfen. Im Rechnungsjahr 1988 aber dürften kaum mehr entscheidende Einbrüche zu verzeichnen sein, die auf die Bundeseinnahmen einen direkten Einfluss haben. Negative

SBB. Voranschlag 1988

CFF. Budget 1988

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1630-1641
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 963

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.