

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 111 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

Ad 87.056

**PTT. Voranschlag 1988. Nachtrag II****PTT. Budget 1988. Supplément II**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 26. Oktober 1988  
Message et projet d'arrêté du 26 octobre 1988

Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1988  
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1988

M. Meizoz, rapporteur: Les crédits demandés dans le cadre du Supplément II au budget financier des PTT pour 1988 n'appellent pas de remarques particulières. Ils s'élèvent à 155,2 millions de francs, se répartissant comme il suit: les crédits de paiement, avec 150,6 millions, en absorbent la grosse part. Les dépenses engendrées par le versement d'une allocation extraordinaire de 600 francs à chaque agent de la Confédération sont comprises dans cette somme, à raison de 40 millions de francs. L'achat d'équipement pour le secteur des télécommunications mobilise à lui seul 41 pour cent des crédits de paiement sollicités. Les crédits d'engagement pour immeubles, avec 4,6 millions de francs, ont leur origine dans des modifications de projets et, dans une moindre mesure, dans le renchérissement du coût de la construction.

S'agissant de l'effectif du personnel, la forte progression du trafic a rendu nécessaire l'engagement de 520 collaborateurs supplémentaires pour les services d'exploitation. Cela étant, l'effectif moyen du personnel des PTT soumis à autorisation franchit pour la première fois le cap des 60 000 unités pour s'établir à 60'189 personnes. La Commission des finances approuve cette mesure.

Ces crédits supplémentaires s'inscrivent, par leur volume, dans une norme tout à fait acceptable et habituelle. Compte tenu de l'évolution satisfaisante des produits, ils n'auront aucune influence négative sur le résultat de l'exercice 1988 qui, selon les plus récentes informations fournies par la Direction générale des PTT, devrait se révéler supérieur aux prévisions budgétaires.

En conclusion, la Commission des finances vous demande de voter l'arrêté fédéral tel que présenté.

*Eintreten ist obligatorisch**L'entrée en matière est acquise de plein droit**Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1 bis 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1 à 4***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 94 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

88.057

**SBB. Voranschlag 1989****CFF. Budget 1989**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 26. Oktober 1988  
Message et projet d'arrêté du 26 octobre 1988

Voranschlag und Mittelfristplan 1990 bis 1994 der SBB  
vom 16. September 1988

Budget et plan à moyen terme 1990 à 1994 des CFF  
du 16 septembre 1988

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

Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1988  
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1988

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag Fetz**Rückweisung an den Bundesrat*

mit dem Auftrag, ein Budget ohne Tarifierhöhung vorzulegen.

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Fetz**Renvoi au Conseil fédéral*

en l'invitant à présenter un budget qui ne prévoie aucun relèvement de tarif.

M. Meizoz, rapporteur: Les CFF, à l'instar des compagnies de chemins de fer de la plupart des pays qui nous entourent, vivent des temps difficiles. Ils s'apprentent à en vivre d'autres qui le seront tout autant. Le plan, à moyen terme, pour la période 1990–1994 ne laisse planer aucun doute à ce sujet. Le budget 1989, s'il est apparemment équilibré, est révélateur d'une situation qui se dégrade gravement et rapidement, sous la pression d'une évolution divergente des produits et des charges. On peut s'en étonner à juste titre dès lors que les CFF fournissent des prestations records dans tous leurs domaines d'activité. L'horizon apparaît plutôt bouché. En effet, malgré une politique dynamique, moderne, bien ciblée de promotion du rail, malgré les innovations introduites en matière d'horaire, de tarif, de confort, malgré une rationalisation toujours plus poussée du travail et des équipements, rien de décisif ne se produit qui pourrait laisser augurer un renversement de la tendance.

Il y a plusieurs raisons à cela: tout d'abord, l'augmentation des dépenses salariales dans la foulée des décisions prises ce printemps par le Parlement; ensuite, le recul des recettes du trafic des marchandises, provoqué par la vivacité de la concurrence et les concessions sur les prix qui en découlent. Il en résulte que l'écart entre les produits des trafics marchandises et voyageurs se creuse toujours plus à l'avantage de ce dernier; enfin, la progression des frais de capitaux sous la poussée d'investissements en forte accélération et dont le volume aura doublé en l'espace de cinq ans.

A la lumière de ces considérations, on comprend mieux pourquoi, telle une peau de chagrin, le montant de la participation des CFF aux charges d'infrastructure se rétrécit au point de ne plus représenter, en 1989, que 25,2 millions de francs ou 2,8 pour cent, contre 218,5 millions de francs ou 27,5 pour cent en 1987. Dans ces conditions et en vertu du mandat de prestations 1987, la Confédération n'échappe pas à l'obligation de fournir aux CFF un soutien financier

massif. En 1989, son apport sera de 1483 millions de francs soit, ce qui est considérable, 30 pour cent du total du compte de résultats. En voici la répartition: la prestation nette de la Confédération pour l'infrastructure se montera à 869 millions; l'indemnité pour le transport régional des voyageurs et le ferroutage s'élèvera à 559 millions; l'indemnité extraordinaire et forfaitaire pour allègements tarifaires atteindra 55 millions de francs.

Le Conseil fédéral, après avoir pris connaissance de ces chiffres ainsi que de ceux contenus dans le plan à moyen terme 1990-1994, se dit préoccupé par la tendance qui s'en dégage. La perspective de voir les CFF ne plus être en mesure, en 1994, de verser la contribution d'infrastructure prévue dans le mandat de prestations 1987 l'inquiète au plus haut point.

Votre commission partage ce sentiment. C'est pourquoi la Commission des transports et du trafic accueille sans idée préconçue les exigences du Conseil fédéral relatives aux augmentations de prix, à la rationalisation de l'exploitation, au remplacement de certaines lignes ferroviaires. Ladite commission approuve, dans son principe, la prochaine hausse des tarifs de 7,2 pour cent dans le service des voyageurs. Il lui paraît normal que les CFF puissent se couvrir du manque à gagner résultant de la dépréciation de la monnaie. On en attend des recettes supplémentaires de l'ordre de 67 millions de francs.

Pour l'avenir, on peut se demander si des augmentations de prix plus fréquentes ou plus importantes, telles que souhaitées par le Conseil fédéral, constituent vraiment le remède propre à enrayer l'évolution négative des finances des CFF. Votre commission en accepte l'augure, non sans que plusieurs de ses membres ne s'interrogent sur l'opportunité de s'engager dans une telle voie. Ne risque-t-on pas, ce faisant, d'éloigner du chemin de fer nombre de clients potentiels ou encore de rendre à la route des usagers qui étaient devenus des adeptes du rail? La fréquentation des trains régionaux pourrait en subir le contre-coup avec, à la clef, la mise hors service de lignes situées à l'écart des grands axes ferroviaires.

Cela étant, il appartiendra à ceux qui seront chargés de définir les contours et le contenu d'une politique tarifaire moins statique de veiller à ce qu'elle n'aille pas à l'encontre des objectifs recherchés. Le renforcement des efforts de rationalisation, notamment pour restreindre systématiquement l'occupation des gares par du personnel, ne devrait pas se traduire par un amoindrissement du service à la clientèle. La possibilité existe assurément de se prémunir contre un tel danger en collaborant, par exemple, avec les PTT, comme c'est déjà le cas dans quelques localités. Cette voie mérite d'être explorée. La réduction de la densité du réseau du trafic marchandises est un problème déjà ancien dont on souhaite qu'il pourra être résolu dans le cadre de la nouvelle stratégie de l'offre que les CFF élaborent actuellement. On en connaîtra les données dans quelques mois.

Le remplacement de certaines lignes ferroviaires par des services routiers mérite d'être étudié. Il doit cependant être envisagé avec prudence. Il y aura notamment lieu de veiller à ce que l'application des directives données par le Conseil fédéral ne conduise pas à un démantèlement du réseau ferroviaire régional et, par conséquent, à une altération du concept de RAIL 2000.

Avant de s'acheminer vers l'abandon du rail, il serait souhaitable de voir si, grâce à la confection d'horaires mieux adaptés aux besoins du public, on ne pourrait pas revivifier le trafic sur certaines lignes actuellement peu fréquentées. Les CFF sont partagés entre les exigences de la compétitivité et celles du service public. Ils sont soumis à des contraintes contradictoires, souvent extérieures à l'entreprise, qui apparaîtront en pleine lumière lorsqu'il s'agira de mettre en oeuvre les orientations définies dans le message du Conseil fédéral. Ce dernier est d'ailleurs bien conscient des limites de sa démarche lorsqu'il affiche sa certitude que les mesures préconisées seront contestées sur le plan politique. Le redressement de la situation financière des CFF impliquera, à n'en pas douter, des choix douloureux. Ils le seront

d'autant plus que la marge de manoeuvre est étroite. Lorsque le moment sera venu de tailler dans le vif du sujet, peut-être pourrons-nous, mieux qu'aujourd'hui, mesurer l'écart pouvant exister entre le dire et le faire.

Les investissements à charge des CFF, avec 1460 millions de francs, soit 438 millions ou 37,2 pour cent de plus qu'en 1987 sont en forte accélération. Celle-ci est surtout vigoureuse au chapitre des véhicules à moteur. Elle est également marquée dans le secteur des installations ferroviaires. Le projet RAIL 2000, avec 43 millions de francs ou les 3 pour cent de la dépense globale, n'occupe encore qu'une modeste place dans la politique de développement des CFF. Il en ira différemment demain. Selon le plan à moyen terme 1990-1994, la part de RAIL 2000, avec 650 millions de francs, représentera, en 1994, les 27 pour cent du compte des investissements qui, lui, culminera à 2 milliards 350 millions de francs, soit 900 millions de plus qu'aujourd'hui. Le plan d'investissement est ambitieux. Pourra-t-il être respecté? Tout dépendra des moyens financiers dont les CFF disposeront dans ce but, mais aussi de la main-d'oeuvre disponible. Il sera peut-être nécessaire, en cours de chemin, de rectifier le tir, de déplacer quelques accents vers d'autres secteurs, d'une part, pour renforcer l'informatisation des gares au profit des trafics voyageurs et marchandises et, d'autre part, pour favoriser la réalisation de projets immobiliers dont les promesses de rentabilité sont bien réelles. Le financement des investissements va poser de sérieux problèmes aux CFF. Leur capacité à l'assurer par leurs propres moyens – amortissements etc – s'affaiblit de plus en plus, au point de n'en représenter que les 42 pour cent, contre 58 pour cent en 1987 et 29 pour cent en 1994. Dans ces conditions, les fonds étrangers doivent nécessairement prendre le relais, avec comme corollaire, une aggravation de charge d'intérêts. Celles-ci pourraient atteindre 528 millions de francs en 1994 contre 282 millions en 1989, soit 87 pour cent de plus. Cette perspective plutôt sombre explique pourquoi le Conseil d'administration des CFF a demandé à la direction générale de l'entreprise de réviser à la baisse le taux de progression des investissements dans son prochain plan à moyen terme.

J'en viens aux frais de personnel qui, avec 2,8 milliards de francs, dépassent de 289 millions ceux de l'exercice 1987, soit plus 11,5 pour cent. Les frais de personnel représentent les 58,3 pour cent des charges totales, soit une légère augmentation par rapport aux comptes de 1987. Comme je l'ai déjà dit, le poids de cette catégorie de dépenses se nourrit surtout des décisions prises par le Parlement et, dans une moindre mesure, de l'engagement d'agents supplémentaires. Le nombre des collaborateurs des CFF sera, en 1989, supérieur de 114 unités seulement à celui autorisé pour 1988 pour se chiffrer à 38 058 personnes. La progression est très modeste. Il convient de le souligner à l'heure où l'offre de prestations des CFF est en pleine expansion.

Le budget des CFF pour 1989, dont le résultat n'est pas tout à fait à la hauteur des espérances, constitue pour cette entreprise un tournant difficile! Il n'en comporte pas moins de multiples aspects favorables, ne serait-ce que parce qu'il ouvre la voie à des développements positifs dont le plan à moyen terme pour les années 1990-1994 définit les grandes lignes. Il en résultera, pour l'essentiel, un élargissement de l'offre, un volume de trafic encore supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, une intervention soutenue en faveur de la protection de l'environnement, une amélioration sensible de la productivité.

La Commission des transports et du trafic, d'entente avec M. Ogi, conseiller fédéral, vous propose, à l'article premier de l'arrêté, de biffer le second alinéa, celui-ci ne faisant que reprendre une disposition qui figure à l'article 34 deuxième alinéa de l'ordonnance sur les Chemins de fer fédéraux du 29 juin 1988. Le Conseil des Etats s'est déjà prononcé dans le même sens. Je vous invite à vous rallier à sa décision. En conclusion de ce rapport, la Commission des transports et du trafic, par 17 voix contre zéro et 2 abstentions, vous demande de prendre acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1990 à 1994, et

vous invite, après avoir biffé l'alinéa 2 de l'article premier, à voter l'arrêté fédéral relatif au budget CFF pour 1989 dans les termes proposés par le Conseil fédéral.

**Schmidhalter, Berichterstatter:** Ich möchte eine persönliche Vorbemerkung machen. Wir haben in der Westschweiz den Entscheid der SBB betreffend die Neat mit grossem Bedauern zur Kenntnis genommen. Ich möchte daher einige Fragen stellen. Sind die SBB eine gesamtschweizerische Unternehmung, oder wäre es nicht besser, wenn wir sie mit dem Kürzel VGB definieren, Vereinigte Gotthard-Bahnen? Gehören die SBB allen Schweizern oder nur den Gotthardkantonen? Wer bezahlt das jährlich grösser werdende Defizit, und wer beschliesst dieses? Dürfen sich die SBB einen Monat vor Ablauf der Vernehmlassungsfrist eindeutig und klar für nur eine Neat-Lösung aussprechen? Ist dies politisch klug, und ist wirklich diese Gotthardlösung die einzige und beste Lösung? Alle, welche heute eine vernetzte Lösung oder kombinierte Zwischenlösungen vorschlagen, werden als bahntechnische Anfänger eingestuft. Ich glaube, man hat noch nicht gemerkt, dass es auch noch eine BLS-Linie gibt, die aber leider eine rentierende Privatbahn ist.

Wir sehen uns bei Philippi wieder; Philippi ist für mich die Volksabstimmung. Sind 250 km Neubaustrecken am Gotthard realisierbar? Was haben wir aus der Abstimmung über «Bahn 2000» gelernt? Oder wollen wir ein ähnliches Resultat wie mit der KVP organisieren? Dies alles, Herr Bundesrat, sind Fragen, die Sie mir nicht beantworten müssen. Nachdem aber in diesen Gremien zum Glück keine Frauen Einsitz nehmen, bitte ich Sie, diesen Herren die gelbe Karte zu zeigen.

Als eidgenössischer Parlamentarier berichte ich nun neutral als Berichterstatter der Kommission. Der Voranschlag 1989 sieht für die SBB ein ausgeglichenes Resultat vor. Dies ist eine Folge des neuen Leistungsauftrages, der jetzt zum dritten Mal zur Anwendung kommt. Das wichtigste Steuerungsinstrument der politischen Behörden ist der Anteil der Bundesbahnen am Infrastrukturaufwand. Unter Infrastrukturaufwand fallen nicht die direkten Investitionskosten, sondern die Abschreibungskosten und die Verzinsung des noch nicht amortisierten Kapitals. Das der Berechnung zugrunde liegende Kapital umfasst alle noch nicht abgeschriebenen Infrastrukturinvestitionen. Vorerst bezahlt der Bund den Infrastrukturaufwand, die SBB müssen aber einen Anteil übernehmen.

Der Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1987 über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen schreibt vor: «Die Bundesbahnen tragen zudem einen Teil des Infrastrukturaufwandes. Der Bundesrat legt diesen Teil so fest, 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. Dennoch muss dieser Beitrag nach möglichst vernünftigen Kriterien bemessen werden. Aufgrund von Artikel 7 muss die Bundesversammlung den Anteil der SBB am Infrastrukturaufwand genehmigen.

Im ersten Mittelfristplan 1988/1992, der 1986 aufgelegt wurde, war aufgrund des neuen Leistungsauftrages für die Jahre 1989–1992 folgender Anteil der SBB am Infrastrukturaufwand vorgesehen: 1989: 229 Millionen Franken; 1990: 245 Millionen Franken; 1991: 255 Millionen Franken; 1992: 321 Millionen Franken. Also ein Infrastrukturauftrag mit steigender Tendenz.

Im jetzt vorliegenden Voranschlag und Mittelfristplan sind nach zwei Jahren diese Zahlen wesentlich tiefer: 1989: 25 Millionen Franken; 1990: 8 Millionen Franken; 1991: 4 Millionen Franken; 1992: 2 Millionen Franken.

In der Rechnung 1987 wurde ein Infrastrukturanteil der SBB von 218,5 Millionen erreicht. Der Rückgang um rund 200 Millionen Franken ist Zeichen einer Kosten/Ertrags-Schere und bedeutet eine Mehrbelastung des Bundeshaushaltes. 1989 wird der Bund für die SBB 1342 Millionen

Franken ausgeben müssen, 400 Millionen Franken mehr als 1987.

Eine persönliche Bemerkung: Der Leistungsauftrag ist und bleibt eine buchhalterische Angelegenheit, da sich der Bund mit ihm verpflichtet, die Infrastrukturkosten zu übernehmen, damit die Rechnung ausgeglichen ist. Zur Erreichung der grösstmöglichen unternehmerischen Anstrengung sind die SBB so oder so verpflichtet. Wir sehen zu, dass vor allem die erste Vorgabe nie erreicht werden kann. Wenn das Gegenteil eintritt, führt der Bund über die Abgeltung der regionalen Kosten bei den SBB eine Korrektur ein und gleicht so das Budget wieder aus.

Beim Mittelfristplan hat der Bundesrat ein Zeichen gesetzt. Er legte für die Jahre 1989 bis 1991 den Betrag auf je 25 Millionen fest, höher, als die SBB es vorsahen. Die Bundesversammlung muss diesen Betrag noch genehmigen.

In der Verkehrskommission wurde die Verschlechterung eingehend diskutiert. Es kam dabei klar zum Ausdruck, dass wir einen guten öffentlichen Verkehr brauchen und dass dieser auch etwas kosten darf. Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen unserer Gesellschaft. Die industrielle Produktion, die nur bei Konzentration von Arbeitsplätzen an einem Ort rationell ist, die Verschiedenheit der Berufe, die grösseren und differenzierteren Bedürfnisse auf dem Gebiet der Bildung, des Gesundheitswesens, des Konsums und der Freizeitgestaltung – all dies sind Gründe für ein Bedürfnis nach Mobilität. Wohl sollten diese Ursachen der Ortsveränderung nicht noch zunehmen. Mittel dazu ist eine vernünftige Raumplanung. Ein beachtlicher Verkehr wird aber immer bleiben. Unsere Wirtschaft beruht auf Arbeitsteilung, und Arbeitsteilung bedeutet Verkehr. Wenn wir Wohlstand und sozialen Fortschritt wollen, müssen wir auch die Arbeitsteilung und in ihrer Folge den Verkehr akzeptieren. Aus Gründen des Umweltschutzes, der Regionalpolitik, der Siedlungsplanung und der Sozialpolitik ist es notwendig, dass die öffentliche Hand ein gutes Angebot an Transportmöglichkeiten im Personenverkehr sicherstellt, gleich wie sie für Schulen und Spitäler sorgt, ohne dadurch dem einzelnen die Möglichkeit zu nehmen, eine Privatschule zu besuchen oder eine Privatklinik zu benutzen. Wir klagen nicht dauernd über die Kosten der Schulen. Wir sollten auch nicht immer über die Kosten des öffentlichen Verkehrs lamentieren. Hingegen sollen wirksame Massnahmen ergriffen werden, um die Kosten der SBB nicht ins Unendliche ansteigen zu lassen.

Der Bundesrat erwähnt auf Seite 19 der Botschaft verschiedene kurzfristige Massnahmen. Langfristig sollen «Bahn 2000» und die Neuorganisation des Güterverkehrs die Situation verbessern. Der Güterverkehr ist eine grosse Last geworden. Die Erträge stagnieren, die Kosten steigen mit der Teuerung. Es hat keinen Sinn, über konkurrenzbedingte niedrige Erträge zu jammern. Die einzige Möglichkeit besteht darin, die Kosten zu senken. Der Gütertransport auf der Bahn ist sehr rationell, solange eine Lokomotive mit einem Lokomotivführer 1000 Tonnen ziehen kann. Sobald aber rangiert werden muss und die Feinverteilung vorgenommen werden muss, braucht die Bahn verhältnismässig viel Personal, Investitionen und Zeit. Wenn Sie einmal auf einer Station zuschauen und sehen, wieviele Leute es braucht, um einen einzigen Wagen auf ein Anschlussgleise zu stellen, wird klar, dass in der Feinverteilung der Lastwagen günstiger arbeitet.

Die SBB sind daran, neue Konzepte für den Güterverkehr zu erarbeiten. Für Massengüter stehen Ganzzüge über Anschlussgleise im Vordergrund. Eine der studierten Neuerungen sind auch Direktzüge für sogenannte Abrollcontainer. Dieses System hat den Vorteil, dass der Lastwagen praktisch bei jedem Bahnhof unabhängig von Krananlagen und Bedienungspersonal den Container auf die Bahn verladen oder von ihr übernehmen könnte; die grösseren Distanzen würden auf der Bahn zurückgelegt, die Feinverteilung geschähe auf der Strasse. Damit könnte das teure Rangieren wegfallen.

In Frankreich wird seit einigen Monaten ein ähnliches System mit sehr schnellen Spezialzügen für Container zwi-

schen Lille und Marseille erprobt. Die bisherigen Ergebnisse sind sehr positiv.

Wesentliche Verbesserungen werden von der Informatik erwartet. Mit EDV soll der ganze Weg eines Transportgutes überblickt werden können. Ein grosser Nachteil der Bahn im Vergleich zum Lastwagen liegt heute darin, dass nicht bekannt ist, wo sich eine bestimmte Fracht zu einem gewissen Zeitpunkt befindet. Zudem ist das heutige Frachtbriefwesen kompliziert.

Die SBB planen auch eine Automatisierung des Stückgutverkehrs, mit welcher die Transportzeiten verkürzt und Personal eingespart werden kann. Eine Lösungsmöglichkeit würde darin bestehen, auf ein Cargo Domizil der nächsthöheren Grössenklasse umzusteigen, das heisst Einführung von Haus-zu-Haus-Angebot für Wagenladungen. Die Anforderungen an den zukünftigen Güterverkehr werden im Bericht über die Zweckmässigkeitsprüfung für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz definiert; ich verzichte auf eine Verlesung. Diese Ausführungen gehen alle in die gleiche Richtung.

Diese Massnahmen innert 20 bis 30 Jahren – international koordiniert – zu realisieren, ist aber für die betroffenen Bahnen und Staaten eine noch schwierigere und grössere Herausforderung als der Bau der Neat.

All diese Massnahmen werden sich erst nach längerer Zeit auf die finanzielle Lage der SBB auswirken. Deshalb sind auch die kurzfristigen Verbesserungen wichtig. Die Kommission hat diese eingehend beraten und unterstützt sie grundsätzlich. Der Bundesrat sieht folgendes vor:

1. Häufigere und massivere Preiserhöhungen: Die Kommission befürwortet die für 1989 beschlossene Tarifierhöhung um 7,2 Prozent. Für die Zukunft sollen aber auch gezielte Preiserhöhungen geprüft werden. In einzelnen Bereichen sind die Kosten der Bahn dank dem Halbp reisabonnem ent etwa gleich wie die kilometerabhängigen Kosten des Autos, zum Beispiel im Freizeit- und Ausflugsverkehr. Das Angebot der Bahn in diesem Bereich kann nicht leicht mit den Vorteilen des Autos konkurrenzieren, so dass eine sektorielle Preiserhöhung kaum realistisch ist. Hingegen ist im «Langstrecken-Pendelverkehr», wie z. B. Bern–Zürich, die Bahn sehr billig und attraktiv im Vergleich zum Auto, hier bestehen also Möglichkeiten für Preiserhöhungen. Das gleiche gilt auch für den Geschäftsreiseverkehr auf Paradeli nien.

Generell muss bei der Tarifpolitik das Konkurrenzverhältnis zum Auto beachtet werden. Die kilometerabhängigen Kosten eines bescheidenen Mittelklassautos sind in den letzten 30 Jahren nominal um etwa 70 Prozent gestiegen, diejenigen der Bahn um etwa 140 Prozent. Mit dem Halbp reisabonnem ent konnte diese Entwicklung wieder korrigiert werden; deshalb auch der grosse Erfolg.

2. Verstärkte Rationalisierungsanstrengungen, insbesondere der gezielte Abbau der Stationsbedienung.

Diese Massnahmen bringen etwas. 30 Prozent aller Bahnhöfe bringen 70 Prozent des Ertrages im Personenverkehr. Dort, wo der Verkehr nicht gross ist, kann ohne Probleme der Posthalter oder ein Dritter Billette verkaufen. Es ist auch für das Bahnpersonal langweilig, stundenlang auf einen Kunden zu warten. Hier sind Rationalisierungen ohne Dienstleistungsabbau möglich. Die SBB sollten aber grundsätzlich eine Ersatzlösung mit Post oder andern prüfen, wenn eine Station nicht mehr bedient wird. Ein Billetteautomat reicht nicht.

3. Verstärkte Reorganisationsanstrengungen in Form vermehrter Koordination mit Busbetrieben und teilweisem Bahnersatz.

Es geht vor allem darum, in Einzelfällen Regionalzüge durch Autobusse zu ersetzen. Möglicherweise kann aber auch mit zusätzlichen Bahnhaltstellen die Verkehrserschliessung verbessert werden. Die Siedlungsstruktur der Schweiz hat sich in den letzten vierzig Jahren von den Bahnhöfen weg entwickelt. Deshalb müssen vom Wohnort zum Arbeitsort oft zwei und mehr Verkehrsmittel benützt werden. Sobald aber beim öffentlichen Verkehr umgestiegen werden muss, steigt der Zeitbedarf – häufig auch die Kosten – überpropor-

tionaal. Sehr oft sind die Bahnstationen so weit von den Wohnsiedlungen und Arbeitsplätzen entfernt, dass die Bahn kaum benützt wird. In diesen Fällen ist ein Bus, der durch die Dörfer fährt, zweckmässiger. Mit einem guten Busbetrieb können, wie die Erfahrung gezeigt hat, die Frequenzen oft massiv gesteigert werden. Zudem wird auf den Hauptachsen damit Kapazität frei für Intercity- und Schnellzüge sowie Güterzüge.

Die Verkehrskommission ist der Auffassung, dass diese Fragen vorurteilslos angegangen werden und dass juristische Probleme nicht eine vernünftige Lösung behindern sollen. In diesem Zusammenhang wird oft die Meinung vertreten, die Umstellung von Regionallinien auf Bus bringe wenig. Dabei wird auf den Bericht der Generaldirektion SBB verwiesen. In dieser Studie ging man davon aus, dass für den Strassenersatzdienst eine neue Infrastruktur aufgebaut werden müsse. Oft kann aber ein Bahnersatzdienst an einen bestehenden Busbetrieb «angehängt» werden, so auch an die PTT, so dass die Kosten weit geringer sind. Bei Privatbahnen haben sich solche Umstellungen bewährt. Zum Beispiel hat die Verlegung des Regionalverkehrs zwischen Frutigen und Kandersteg auf die Strasse 80 Prozent Mehrfrequenzen und Betriebskosteneinsparungen von 2 Millionen Franken gebracht. Zudem wurde Kapazität frei für Schnellzüge und Güterzüge.

Zu den Investitionen der SBB: Aus der Beilage 6 zum Mittelfristplan geht hervor, dass folgender Gesamtinvestitionsbedarf in der Planung der SBB vorgesehen ist: 1988: 1295 Millionen; 1990: 1550 Millionen; 1992: 2100 Millionen; 1994: 2350 Millionen Franken. Gegenüber diesen Zahlen werden die Verkehrserträge mit 2200 bis 2800 Millionen Franken angegeben, d. h. drei Viertel der Einnahmen werden wieder investiert. Hier stellt sich die Frage: Welches Unternehmen kann sich das leisten?

Die Zahlen für 1992 und 1994 beruhen zum Teil noch nicht auf bereinigten Projekten, sondern auf angemeldeten Begehren. Der Verwaltungsrat hat der Generaldirektion der SBB den Auftrag erteilt, mit dem nächsten Mittelfristplan den Zuwachs des Gesamtinvestitionsbedarfs zu reduzieren. Davon sollen die Investitionen für «Bahn 2000» nicht betroffen werden. Die Verkehrskommission nahm mit Befriedigung davon Kenntnis, dass mit dieser Aktion in keiner Weise die Förderung des öffentlichen Verkehrs wieder in die zweite Priorität eingestuft werden soll. In erster Linie geht es darum, das Investitionsvolumen auf die personelle Kapazität der SBB in bezug auf die Projektbearbeitung anzupassen. Zudem soll damit eine Beschränkung auf das Wesentliche erreicht und die Belastung des Bundshaushaltes in Grenzen gehalten werden. Es wäre fatal, wenn mit den Investitionskürzungen die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verschlechtert würde.

Neue Investitionsvorhaben für 1989: Obwohl formell die Verpflichtungskredite für die grösseren Investitionen nicht vom Parlament bewilligt werden, sondern vom Verwaltungsrat, hat die Verkehrskommission die wichtigsten neuen Vorhaben durchgesehen.

Die Verkehrskommission des Nationalrates beantragt einstimmig (bei zwei Enthaltungen), dem Bundesbeschluss – mit einer Aenderung – zuzustimmen. Diese Aenderung betrifft Artikel 1 Absatz 2. Wir werden auf diesen Absatz 2 zurückkommen.

Frau **Fetz**: Bei der Begründung meines Rückweisungsantrages gehe ich von folgender Ausgangslage aus:

Die Ertragslage der SBB – das haben wir gehört – verschlechtert sich. Der Leistungsauftrag 1987 verpflichtet die SBB aber, sich nach den Anforderungen des Marktes zu richten und nach unternehmerischen Grundsätzen den Rechnungsausgleich anzustreben. Dies werden die SBB in den nächsten Jahren nicht erreichen können. Der Bundesrat will sie nun aber trotzdem verpflichten, für die nächsten drei Jahre jährlich einen Infrastrukturbeitrag von jeweils 25 Millionen Franken zu leisten. Sowohl der Voranschlag 1989 als auch der Mittelfristplan 1990 bis 1994 zeigen nun aber ganz eindeutig, auf wessen Kosten die SBB die Rechnung aus-

gleichen sollen: vor allem mit Tarifierhöhungen zulasten der Benutzer und Benutzerinnen. Auf den 1. April 1989 steigen die Tarife um durchschnittlich 7,2 Prozent. Aber das ist erst der Anfang, und das ist für mich wichtig; denn weitere massive Tarifierhöhungen sind bereits eingeplant. Zusätzlich sollen Einsparungen vor allem mit Rationalisierungsmassnahmen, sprich Dienstleistungsabbau, erreicht werden. Ich meine: Anstatt an einzelnen Abbaumassnahmen herumzudoktern und überall den Rotstift anzusetzen, sollten sich Bundesrat und Parlament lieber fragen, warum die Finanzlage der SBB schlecht ist. Meine Antwort dazu: Es ist immer noch die Folge einer dreissigjährigen einseitigen Verkehrspolitik. Wir bezahlen heute nach wie vor den Preis dafür, dass jahrzehntelang einseitig aufs Auto gesetzt wurde. Für den Ausbau des Strassennetzes war keine Milliarde zuviel. Entsprechend schlecht sind natürlich immer noch die Rahmenbedingungen für die Bahnen.

Unterdessen – ich gebe es zu – sind erste Weichen anders gestellt worden. Das Schweizervolk hat ja gesagt zur «Bahn 2000», und dieses Votum ist für mich auch ein Bekenntnis dazu, dass der öffentliche Verkehr – nicht nur Neubaustrecken, sondern der öffentliche Verkehr insgesamt – durchaus etwas kosten darf. Sowohl der fahrplanmässige Leistungsausbau als auch die Verbilligung des Halbtaxabonnements stellen solche erfolgreiche Weichenstellungen dar (die Züge sind voll, zum Teil übervoll: das bedeutet auch, dass die Bevölkerung den Leistungsausbau positiv aufnimmt). Dazu gehören auch regionale Verkehrsverbund-Massnahmen, die durchaus auf sehr positives Echo gestossen sind. Soll nun dieser Goodwill der Bevölkerung mit den vorgesehenen Tarifierhöhungen gestoppt werden? Das darf doch nicht sein! Massnahmen zum Umsteigen auf die Bahn brauchen ihre Zeit, vor allem wenn sie 30 Jahre lang vernachlässigt worden sind. Es besteht nach wie vor ein riesiger Nachholbedarf der Schiene gegenüber der Strasse. Dienstleistungsabbau-Massnahmen und Tarifierhöhungen sind wirklich nicht der richtige Weg, um die Attraktivität der Bahn zu steigern.

Eine attraktive Bahn schaffen heisst aber auch, dass endlich etwas gegen die unhaltbare Situation im Personalbereich unternommen wird. Die SBB sind an die Grenzen ihrer Kapazität gestossen. Das Netz ist überlastet, es gibt Verspätungen. Der Güterverkehr liegt im argen, u. a. auch weil akuter Personalmangel herrscht. Nicht bezogene Freitage entsprechen heute 500 Mann/Frau-Jahren. Hier gibt es einiges zu tun: Stellen müssen dringend aufgestockt werden; die Löhne der SBB-Angestellten bedürfen ebenso dringend weiterer Anpassungen. Was nützt uns eine Bahn ohne Bahnbeamte und Bahnbeamtinnen? Leider gehen aber die vom Bundesrat und von der Verkehrskommission vorgeschlagenen Massnahmen genau in die falsche Richtung: dort ist eine Plafonierung der Investitionen und der Stellen vorgesehen.

Auch im Güterverkehr steht es mit unserer Bahn nicht zum besten; denn sie steht in einem unhaltbaren Konkurrenzdruck zur Strasse. Preissenkungen bewirken einen stagnierenden Ertrag trotz mengenmässiger Leistungssteigerung. Hier braucht es von Bundesrat und Parlament mehr als blosser Ermahnungen zu unternehmerischen Taten. Gegen vernünftige Rationalisierungen haben wir nichts, aber das reicht doch nicht; es gehören zur wirklichen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene eindeutig verkehrslenkende Massnahmen. Sie sind prioritär in Angriff zu nehmen. Darauf können wir nicht warten, bis die «Bahn 2000» verwirklicht ist, und auch nicht, bis der Neat-Variantenstreit erledigt ist.

Es ist offensichtlich: Die finanzielle Lage der SBB wird sich in einigen Jahren noch nicht verbessert haben, ausser die politischen Rahmenbedingungen werden anders gesetzt. Dies hier ist ein finanzpolitischer Würgegriff, den man den SBB anlegen will, nur um – vielleicht – das Ziel einer ausgeglichenen Rechnung kurzfristig zu erreichen; längerfristig aber verliert so die Bahn an Attraktivität. Herr und Frau Schweizer, die noch vor kurzem mit lobenswerten PR-Aktionen dazu bewegt wurden, Halbtaxabonnements zu kaufen,

mehr die Bahn zu benützen, das Auto zu Hause zu lassen, werden verärgert sein und natürlich wieder ihrer Privatwagen benützen.

Dreissig Jahre lang wurde im Verhältnis vier zu eins in den Privatverkehr investiert. Das Nationalstrassennetz – das wissen Sie alle – soll mit allen Mitteln durchgeboxt werden. Die Sozial-, Umwelt- und Gesundheitskosten des Privatverkehrs erscheinen nirgends im Budget. Den SBB aber werden strengste wirtschaftliche Auflagen gemacht. Das ist doch ein typisches Beispiel für sektorielles Denken, wie es gerade in der Verkehrspolitik leider immer noch dominiert!

Der Leistungsauftrag 87 ist mit den vorgesehenen Mitteln nicht zu erfüllen. Der Infrastrukturbeitrag der SBB von 25 Millionen Franken für die nächsten drei Jahre kann nur mit Tarifierhöhungen und mit Dienstleistungsabbau erbracht werden. Dagegen wehren wir uns; denn die heutigen Bahnenbenützer und –benützerinnen sollen nicht die verfehlte und einseitige Verkehrspolitik des Bundes der letzten dreissig Jahre ausbaden müssen. Natürlich hat sich heute einiges verändert; aber es braucht seine Zeit, bis es zum Tragen kommt.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, den Voranschlag zurückzuweisen – mit der Auflage, auf die Tarifierhöhungen zu verzichten. Im Interesse einer ökologischen Verkehrspolitik wollen wir eine Bahn mit günstigen Tarifen, einer attraktiven Fahrplandichte, ausreichendem und zufriednem Personal – und vor allem wollen wir politische Rahmenbedingungen, die den Güterverkehr auf die Schiene lenken. Das bringt der Umwelt und damit uns allen wesentlich mehr als eine kurzfristige finanzielle Rosskur für eine ausgeglichene Rechnung.

Ich bitte Sie deshalb: Unterstützen Sie unseren Rückweisantrag. Mit dem vorliegenden Beschluss werden auch weitere Tarifierhöhungen eingeleitet. Wer also die geplanten Tarifierhöhungen der nächsten Jahre nicht will, muss heute darauf bestehen, dass die Tarifierhöhungen nicht der Massstab werden, mit dessen Hilfe man sich den Infrastrukturbeitrag von den SBB – ich möchte fast sagen – er«würgt».

**Frau Diener:** Mich erstaunte am letzten Donnerstag das ständerätliche Gejammer, die SBB seien defizitär und es müssten sofort Korrekturen angebracht werden.

Ich erinnere mich an die letztjährigen Voten hier in der Saal. Die SBB-Budgetdebatte fand einen Tag nach der Volksabstimmung zum Konzept «Bahn 2000» statt. Erleichterung über das Volks-Ja zur Bahn war zu spüren. Geworben hatte man u. a. auch mit dem Argumenten wie Attraktivitätssteigerung der Bahn in den Regionen und Sorge über die sich ständig verschlechternde Umweltsituation. Es wurde auch immer wieder klar gesagt, das Wettbewerbsgefälle zwischen Schiene und Strasse, das dreissig Jahre lang so einseitig aufgestockt wurde, müsse unbedingt verändert werden. Auch wurde darauf hingewiesen, dass das Bekenntnis zu «Bahn 2000» und zum öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren starke finanzielle Folgen haben werde. Es war schon vor einem Jahr völlig klar, dass man materiell von einer verschärften Konkurrenzsituation – insbesondere beim Güterverkehr – und damit von sinkender Ertragskraft für die kommenden Jahre ausgehen müsse. Das weitere Öffnen der Kosten/Ertrags-Schere ist unveränderbar, solange an der Konkurrenzfähigkeit Schiene-Strasse nichts geändert wird.

Wie stellen wir uns einen einträglichen oder mindestens einen kostendeckenden Gütertransport mit der Bahn vor, solange die Strassentransporte als rollende Lager billiger und schneller sind? Es gibt hier zwei Möglichkeiten: Entweder die Bahnen schneller zu machen und die Tarife noch zu senken – aber das hat zur Folge, dass die SBB-Rechnung noch schlechter ausfällt – oder den Spiess einmal umzukehren: d. h. den Strassentransport verteuern und verlangsamen. Dadurch würde eine echte Konkurrenz entstehen. Die Verteuerung wäre unter Einbezug der Verkehrskosten durchaus gerechtfertigt. Eine Temporeduktion für Lastwagen brächte neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit u. a. auch eine Reduktion an Lärm und Abgasen

Im Ständerat tauchte die Frage auf, ob sich unser Land neben allen andern Staatsaufgaben solche Ausgaben überhaupt noch leisten kann. Diese Frage scheint mir aus zwei Gründen sehr bemerkenswert:

Erstens, weil die Frage «Was können wir uns überhaupt noch leisten?» in einen viel grösseren, über die Finanzfrage hinausreichenden Zusammenhang gestellt werden muss und die Frage bei den SBB umgekehrt laufen müsste. Können wir es uns nach all den Versprechungen im Abstimmungskampf zu «Bahn 2000» und allen anstehenden Umweltproblemen überhaupt leisten, die SBB mit einschneidenden Massnahmen zu Rationalisierungen zu zwingen, die genau das Gegenteil von dem bewirken, was wir eigentlich anstreben?

Und zweitens ist diese Frage speziell im Zusammenhang mit der Neat interessant. Im letztjährigen Mittelfristplan wurde auf die Auswirkungen der Liberalisierung des Verkehrsmarktes in der EG hingewiesen und festgehalten, dass diese zu einem Ueberangebot an Strassentransporten auf tiefem – ich betone: auf tiefem – Kostenpreisniveau und damit zu Einnahmeausfällen auf der Schiene infolge Verkehrsverlusten und/oder Tarifzugeständnissen führen werde. Wie wollen das Parlament und der Bundesrat dem Volk eine Neat verkaufen mit dieser Verkehrspolitik?

Es zeigt sich, dass das sektorielle Denken überall an Grenzen stösst. Was in dieser Debatte not tut, ist eine umfassende Problemerkennung. Diese lautet für die grüne Fraktion wie folgt:

1. Das Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr – sprich hier SBB – und auch zum Umweltschutz hat seinen Preis. Nicht nur beim Versprechen, auch beim Bezahlen!

2. Wenn es uns mit diesem kostendeckenden oder sogar rentablen Gütertransport auf der Schiene ernst ist, muss das Konkurrenzverhältnis Schiene/Strasse zugunsten der Schiene geändert werden.

3. Mit einem Leistungsabbau der SBB und gleichzeitiger Preiserhöhung nimmt die Attraktivität der Bahn klar ab. Hier sei die Frage erlaubt: In wessen Interesse ist denn das? Was wir in den nächsten Jahren brauchen, ist Geduld. Die Finanzdurststrecke war bekannt. Ein Leistungsabbau der SBB wird von der grünen Fraktion klar abgelehnt.

4. Was die Tarifpolitik betrifft, möchte ich noch ganz kurz folgendes festhalten: Grundsätzlich ist unsere Mobilität, sei sie auf der Schiene, auf der Strasse oder in der Luft, eindeutig zu billig und darum zu gross. Und dies nicht nur im Güterbereich, sondern auch im Personenverkehr. Würden sich alle Menschen auf unserem Planeten eine europäische Mobilität erlauben, wäre uns die Luft schon lange ausgegangen.

Aus diesen Ueberlegungen würde sich die grüne Fraktion nicht gegen eine Verteuerung der Bahntarife wenden, wenn gleichzeitig auch die anderen Verkehrsträger – ich denke an Flugzeug und Auto – eine klare Verteuerung mitbringen müssen. Solange aber die Verteuerung – mit gleichzeitigem Leistungsabbau – nur gerade bei der Bahn erfolgen soll, ist sie in dieser Art abzulehnen. Wir verneinen auch hier das sektorielle Denken und erwarten eine umfassende Verkehrspolitik, die mit den langzeitlichen ökologischen Anliegen ebenso verknüpft ist wie mit den kurzfristigen Interessen des Portemonnaies.

Betroffen durch die einseitigen Rationalisierungsforderungen des Ständerates möchte die grüne Fraktion vom Bundesrat heute eine klare Aussage über seine Zukunftsvorstellungen bezüglich SBB.

**Dünki:** Seit der Veröffentlichung der Botschaft des Bundesrates über den Voranschlag 1989 der SBB sind weite Teile der Bevölkerung und vor allem die direkt Betroffenen verunsichert. Erstaunt haben vor allem die pessimistischen Töne über die Zukunft unserer Staatsbahnen. Die Finanzlage dieses Bundesbetriebes wird derart drastisch geschildert, dass der Eindruck entsteht, demnächst stünden die Schweizerischen Bundesbahnen vor dem Konkurs.

Es wurde bereits gesagt: Vor der Abstimmung zur Vorlage «Bahn 2000» waren ganz andere Töne aus dem Lager der

Verantwortlichen zu vernehmen. Damals gab man sich sehr optimistisch und versuchte, den Stimmberechtigten klarzumachen, dass die Zukunft den Bahnen gehört. Entweder streute man dem Schweizervolk vor dem Urnengang bewusst Sand in die Augen, oder dann ist die jetzige Beurteilung falsch. Innert dieser kurzen Zeit kann sich die Situation beim öffentlichen Verkehr nicht derart und wesentlich geändert haben. Im Gegenteil: Beim Personenverkehr nehmen die Frequenzen erfreulich zu. Zugegeben, wir haben grosse Probleme beim Güterverkehr. Mit solchen Schwankungen müssen alle Unternehmungen leben. Es ist aber noch kein Grund, ein derartiges Klagegeld anzustimmen. Ich vermute, dass man heute bewusst in Zweckpessimismus macht, quasi aus taktischen Gründen. Das ist gerade in der heutigen Zeit grundlegend falsch. Die Bahn beginnt, an Terrain zu gewinnen. Der Umsteigeeffekt lässt sich sehen. Wenn man noch bedenkt, dass die SBB einen grossen Nachholbedarf wettmachen müssen, kann man sich über die Entwicklung nur freuen. Ohne Optimismus gibt es keine Zukunft. Zweckpessimismus ist ein gefährlicher und vor allem ein falscher Ratgeber.

Wir müssen uns damit abfinden, dass uns die Bahnen etwas kosten. Der Strassenverkehr deckt auch nicht alle Kosten ab. Denken wir an die sozialen Aufwendungen: auch hier wird Geld ausgegeben. Da meckert man aber am wenigsten! Die Bahnen erfüllen eine ganz wesentliche wirtschaftliche und soziale Funktion. Denken Sie nur daran: ohne Bahnen gibt es auch keine funktionierende Post. Die Bahnen dienen nicht nur der Mobilität der Bevölkerung. Sie sind für die gesamte Volkswirtschaft von enormer Wichtigkeit. In der Landesverteidigung haben sie ebenfalls eine wichtige Rolle zu übernehmen. Eine fristgerechte Mobilmachung wäre zum Beispiel ohne Bahnbetriebe nicht gewährleistet. Wir alle brauchen in jeder Situation die Bahnen. Deshalb dürfen sie uns auch etwas kosten. Wir fördern ja auch die Landwirtschaft mit viel Geld, weil wir sie brauchen und weil wir auf sie angewiesen sind. Ich frage mich, warum immer dieses Jammerlied angestimmt wird, wenn es um den zur Diskussion stehenden Dienstleistungsbetrieb geht.

Persönlich begreife ich, dass die SBB wieder einmal eine Tarifanpassung vornehmen müssen. Die Lohn- und Teuerungsentwicklung ist auch im Verkehrssektor nicht aufzuhalten. Die Preiserhöhung fördert aber das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nicht. Verschiedene werden sich überlegen, ob sie in Zukunft nicht wieder vermehrt das Auto benützen wollen. Die erfreuliche Tendenz der letzten Jahre erfährt mit der angekündigten Massnahme einen Rückschlag. Ich bedaure diesen Umstand. Man hätte mit der Tarifanpassung ruhig noch etwas zuwarten können. Mit einer Umsatzsteigerung – das sollte das Hauptziel sein – hätte man einen Teil der Teuerung auffangen können. Der kommenden Tarifgestaltung ist auch nach meiner Meinung grösste Beachtung zu schenken. Viele Automobilisten steigen nur auf den Zug um und belegen die Plätze, wenn die Witterungsverhältnisse oder andere Umstände dies bedingen. Diese nur gelegentlichen Bahnkunden sollten unbedingt einen viel höheren Preis bezahlen als die treuen, regelmässigen Bahnbenützer. Die Telefonverwaltung verlangt auch eine Grundgebühr, ob man viel oder wenig die Leitung benützt. Die Infrastruktur der Bahnen dient nämlich allen.

Unsere SBB und die konzessionierten Transportunternehmungen werden uns in Zukunft noch viel mehr Geld kosten. Die Gesamtrechnung wird nie ausgeglichen sein. Die Preise werden wir nie so ansetzen können, dass der volle Kostendeckungsgrad erreicht wird. Mit dieser Tatsache müssen wir nun einmal leben. Wenn dieser Grundsatz überall Gültigkeit hätte, müssten wir sofort die Telefotaxen reduzieren. Das Golden Girl liefert unserer Bundeskasse viele Millionen ab. Ich frage mich: Warum nehmen wir nicht eine Mischrechnung vor? Ohne Bahn gibt es auch keine Post. Wir sind auch der Meinung, dass die Leistungen der SBB verbessert werden müssen. Ein rigoroses Spar- und Rationalisierungsprogramm gefährdet aber die von uns geforderte Politik. Es muss dort seine Grenzen haben, wo es um den Dienstlei-

stungsabbau und eine Verschlechterung der Stellung der Kunden geht. Die in Aussicht gestellte Tarifierhöhung ist nur gerechtfertigt, wenn die Dienstleistungen der SBB weiter verbessert werden. Oberstes Ziel aller Bemühungen muss eine Attraktivitätssteigerung des gesamten öffentlichen Verkehrs sein. Und ohne vermehrte Investitionen ist dies nicht möglich. Investitionen werden für die Zukunft gemacht. Bei der Volksabstimmung über die «Bahn 2000» haben wir die schönen Worte gehört, jetzt müssen die Taten folgen.

Unsere Fraktion hat gegen vernünftige Rationalisierung nichts einzuwenden. Das Kind darf aber nicht mit dem Bad ausgeschüttet werden. Die begangenen Fehler der früheren Jahre dürfen sich nicht wiederholen. Die Schaffung eines ökologisch verträglichen Verkehrs darf nicht an der Kostenfrage scheitern. Ich sage nochmals: Wir sind an einer gesunden Landwirtschaft und an einer schlagkräftigen Armee auch interessiert und lassen uns diese etwas kosten. Die Bahnen werden nie gratis sein; aber sie sind ebenso lebenswichtig wie unsere Armee und unsere Landwirtschaft.

Die LdU/EVP-Fraktion stimmt mit diesen Bemerkungen dem Voranschlag 1989 der SBB zu. Wir stehen zur Bahn und werden sie auch nicht im Stich lassen, wenn das Zukunftsbild nicht ganz rosig ist. Eine SBB-Initiative steht noch im Raum. Denken Sie daran, dass das Schweizervolk bald dazu Stellung nehmen kann. Die Erhaltung und Förderung der Bahn ist ein dauernder Volksauftrag, wie dies im Ständerat zu Recht gesagt wurde. Dieser Auftrag ist aus ganzheitlicher Sicht ernst zu nehmen und darf nicht nur aus der finanziellen Perspektive betrachtet werden. Wir wollen nicht nur eine Alpentransversale für den Durchgangsverkehr; wir wollen eine umweltfreundliche und optimale Bahn für unser ganzes Schweizervolk.

**Frey Walter:** Erlauben Sie mir, im Namen der SVP-Fraktion zum Voranschlag 1989 der Schweizerischen Bundesbahnen Stellung zu nehmen.

Erfreulich ist, dass die SBB für die Jahre 1988 und 1989 mit einer erhöhten Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr rechnen und diese auch erarbeiten werden. Weniger erfreulich ist, dass sich diese Mehrleistung im Transport- und Verkehrssektor nicht in der Ertragslage niederschlägt. Ueberspitzt ausgedrückt könnte man sagen: Die Mehrleistung der SBB im Personen- und Güterverkehr wird von ihr selbst erkaufte.

Im Klartext: Die Ertragslage der SBB verschlechtert sich markant. Nur oberflächlich gesehen, dank dem diskutablen sogenannten Leistungsauftrag, schliesst der Voranschlag 1989 ausgeglichen ab. Einige Zahlen: Betrag der Infrastrukturbeitrag an den Bund in der Rechnung 1987 noch 218,5 Millionen Schweizerfranken, so sinkt er im Voranschlag 1989 auf 25,2 Millionen Franken. Er deckt noch ganze 2,8 Prozent der Infrastrukturaufwendungen. Den Bund kosten die SBB direkt rund 1,4 Milliarden Franken oder etwa 200 Franken pro Einwohner. Dies nach geplanten Tarifierhöhungen im Jahr 1989 von rund 7 Prozent. Stellen Sie sich vor, der Personalaufwand von rund 2,8 Milliarden Schweizerfranken wird durch die reinen Verkehrserträge der Bundesbahnen in Personen- und Güterverkehr nicht mehr gedeckt. Die Verkehrserträge sind mit rund 2,4 Milliarden Franken budgetiert.

Auf der Basis solcher Zahlen wird niemand bestreiten, dass die vorgesehenen Tarifierhöhungen dringend notwendig sind. Bei einem Budget von beinahe 5 Milliarden Schweizerfranken wird gegenüber der Rechnung 1987 mit einem um 3,4 Prozent erhöhten Ertrag, aber mit einem um 10,2 Prozent erhöhten Aufwand gerechnet. In der Investitionsrechnung schlägt der Bundesrat ein Nettoinvestitionsvolumen von rund 1,5 Milliarden Franken vor. Die «Bahn 2000» und eventuelle Aufwendungen der Neat sind hier nicht enthalten. All diese Zahlen zeigen in Richtung einer deutlichen Verschlechterung des SBB-Ergebnisses. Wir fordern den Bundesrat auf, sich sofort mit diesem alarmierenden Zustand auseinanderzusetzen. Dies sollte er auf der Basis einer aussagekräftigen Betriebsabrechnung oder einer sogenannten Profit-Center-Rechnung tun können. Eine solche Rechnung

ist für eine Unternehmung in der Grössenordnung der SBB ein Muss. Leider ist sie noch nicht vorhanden; dies in einer Gesellschaft, die sich den Luxus leistet, den Personalbestand der Zentralen Dienste gegenüber dem Voranschlag von 1988 um weitere 120 Personen aufzustocken.

Im Sinne weiterer Transparenz möchten wir auch vom Bundesrat eine Liste sowie die wichtigsten Finanzkennzahlen von sämtlichen Beteiligungen der SBB, welche Auswirkung auf die Rechnung haben. Ich denke insbesondere an das Transportunternehmen Castelletti, ein grosses Transportunternehmen mit 800 Mitarbeitern, das vornehmlich im Ausland tätig ist, welches der Verwaltungsrat der SBB trotz der schwierigen Situation in diesem Jahr noch aufgekauft hat. Der Schweizer Steuerzahler ist sicher interessiert zu wissen, wie die SBB ein bis heute privatwirtschaftliches Unternehmen führen und wie es sich entwickelt.

Die Entwicklung der SBB macht uns Sorgen. Wir glauben, dass dieser äusserst wichtigen Institution zur Mitbewältigung der schweizerischen Verkehrsbelastung mit einer offenen und gradlinigen Politik am besten gedient ist. Wir stehen zu den SBB, nicht im Sinne eines falsch verstandenen Heimatschutzes, sondern im Sinne einer leistungsfähigen, modernen Transportorganisation. Sie soll der Gemeinschaft dienen und ihren Mitarbeitern ein guter Arbeitgeber sein.

Wir wissen, dass der Departementsvorsteher die Zeichen der Zeit erkannt hat und dass er zusammen mit seinen Mitarbeitern vom Departement und von den SBB die erfreuliche Lage sorgfältig prüfen wird. Damit er das in Ruhe tun kann, empfiehlt Ihnen die SVP-Fraktion, den vorliegenden Voranschlag der SBB für das Jahr 1989 anzunehmen. Wir hoffen, dass die Zeit genutzt wird, um die dringend notwendigen Grundsatzüberlegungen anzustellen, Führungs- und Rationalisierungsmassnahmen zu überprüfen und sie anschliessend Bundesrat und Parlament vorzulegen.

Vom Postulat des Ständerates hatte die SVP-Fraktion noch keine Kenntnis und kann daher auch nicht Stellung dazu nehmen.

Erlauben Sie mir noch eine persönliche Bemerkung zum Votum der grünen Fraktion, von Frau Diener: Sie prangert das sektorielle Denken an, liefert aber selbst ein Beispiel von sektoriellem Denken. Sie hat gesagt, die Mobilität sei eindeutig zu billig. Das mag – ich bin nicht sicher, aber es mag – aus ökologischer Sicht richtig sein. Es ist aber sicher nicht aus ökonomischer Sicht richtig. Also wieder einmal das berühmt-berüchtigte sektorielle Denken.

**Müller-Meilen:** Die FDP-Fraktion ist sehr beunruhigt über die Entwicklung der SBB-Finzen. Sie hat sich bisher schon eingesetzt und wird sich auch künftig für die Förderung des öffentlichen Verkehrs entschieden einsetzen. Aber die Kosten der SBB dürfen zu keinem Fass ohne Boden werden. Gemäss Leistungsauftrag ist – bei ausgeglichener Betriebsrechnung – ja der Infrastrukturbeitrag der SBB der Gradmesser für die unternehmerische Leistung. Wir wissen, dass dieser Beitrag von 218 Millionen Franken in der Rechnung 1987 auf 25 Millionen Franken im Budget 1989 absinkt und in den neunziger Jahren praktisch auf Null bleibt, wenn er nach dem EG-Binnenmarkt nicht sogar unter die Nullgrenze absinkt, d. h. dass dann die SBB nicht einmal mehr die Betriebskosten decken würden. Diese Möglichkeit wurde bei der Festlegung des Leistungsauftrages als undenkbar erachtet.

Eine Zwischenbemerkung: Wir diskutieren hier über das Budget 1989 der SBB und nicht über die Neat und auch nicht über die Stellungnahme der SBB dazu. Das werden wir zu gegebener Zeit aus verkehrs- und staatspolitischer Sicht tun. Ich halte es auch nicht für die Aufgabe des Kommissionssprechers deutscher Zunge, hier ein Neat-Votum für sein Herzensanliegen – den Simplon – abzugeben, um so mehr, als dafür bisher schon reichlich Gelegenheit bestand und auch künftig bestehen wird. Wir sollten uns doch wohl hier im Rat keinen voreiligen Variantenkrieg leisten.

Zurück zum Budget: Die Finanzplanung rechnet mit einem allmählichen Ansteigen der Bundesleistungen an die SBB

von 944 Millionen Franken in der Rechnung 1987 auf 1817 Millionen Franken 1994. Sollten noch Aufwendungen für die Neat dazu kommen, so werden sich die Bundesaufwendungen dannzumal auf etwa 2,5 bis 3 Milliarden Franken belaufen. Die PTT, Herr Dünki, liefern ja im Jahr 150 Millionen Franken an die Eidgenossenschaft ab. Ich glaube, eine Mischrechnung ist hier wirklich nicht mehr anzustellen. Die finanzpolitische Last der SBB wird immer grösser, und das darf nicht verharmlost werden. Es geht um das Mass der Bundesleistungen an die SBB. Bei der Einführung von Cargo-Domizil wurde der Slogan geprägt: Die Bahn holt's, die Bahn bringt's. Finanzpolitisch kann man sich immer stärker auf die erste Hälfte konzentrieren: Die SBB holen's. Die ungünstige Entwicklung kommt nicht überraschend. Sie wurde hier schon vor einem Jahr bei der Betrachtung des Mittelfristplanes signalisiert. In der Juni-Session – bei der Behandlung der Rechnung 1987 – wurde in diesem Rat von uns davor gewarnt, obwohl diese Rechnung noch einen kleinen Lichtblick bot. Auch im Budget 1989 ist übrigens – wie in den letzten Jahren – eine kleine Reserve enthalten, sind doch die Personalkosten aufgrund eines Bestandes errechnet worden, wie er in den letzten Jahren nie erreicht wurde. Der programmierte Lichtblick in den Rechnungen darf aber nicht vor der ganz erheblichen Verschlechterung der Gesamtwetterlage ablenken.

Die bedenkliche Entwicklung der SBB-Finzen muss im Hinblick auf die Bundesfinzen als Alarmzeichen gelten. Es gilt, zu verhindern, dass diese Entwicklung die Bundesfinzen in den Defizitsog hineinreisst. Sie sollte jedoch keine Krisenpanik auslösen, weil Panik ohnehin eine schlechte Ausgangslage für die Lösung von Problemen ist. Sie muss hingegen Anlass zu einem Ueberdenken der heutigen Verkehrspolitik und zu konsequentem Handeln sein.

Das Ansteigen der Bundesleistungen ist in erster Linie eine Folge des von der Bundesversammlung und von Volk und Ständen beschlossenen Ausbaus der Infrastruktur, vor allem der «Bahn 2000». Damit sollen die SBB eine bessere Ausgangslage für den immer härter werdenden Konkurrenzkampf mit dem Transportgewerbe erhalten. Der Grundsatzbeschluss für die «Bahn 2000» war verkehrs- und umweltpolitisch richtig, und er ist es auch aus heutiger Sicht. Aber das Ansteigen der Bundesleistungen zeigt zugleich, dass man auch bei der «Bahn 2000» – vor allem bei den Zusatzkosten – nicht einfach unbegrenzt aufstocken kann. Im Klartext: Man kann nicht einfach die ganzen Neubaustrecken unter den Boden verlegen, weil dies finanziell nicht mehr tragbar ist und weil es vor allem auf die Hunderttausende von Bahnkunden Rücksicht zu nehmen gilt. Diese wollen nicht die Schweiz im Keller durchfahren.

Eingehender Betrachtung bedarf der Rückgang des SBB-Beitrags an die Infrastrukturinvestitionen. In der Botschaft des Bundesrates werden als Hauptgründe für diese Entwicklung der stagnierende Verkehrsertrag beim Güterverkehr und die Besoldungsmassnahmen des Bundesrates genannt, die den Personalaufwand – der 60 Prozent ausmacht – stärker anheben als in den Vorjahren. Der Bundesrat hätte zusätzlich noch den Verzicht auf Tariferhöhungen in den letzten Jahren beifügen müssen.

Die beschlossenen Tarifmassnahmen haben zwar zu einem beachtlichen und erfreulichen Ansteigen der Frequenzen bis zur Kapazitätsgrenze im Personenverkehr geführt, aber sie haben trotz der Mehrfrequenzen die Verschlechterung der SBB-Finzen nicht verhindern können.

Die freisinnig-demokratische Fraktion stimmt in der heutigen düsteren Finanzlage der vorgesehenen Tariferhöhung von 7,2 Prozent zu und lehnt den Rückweisungsantrag von Frau Fetz entschieden ab. Damit kann es jedoch nicht sein Bewenden haben. Von entscheidender Bedeutung ist es, die negative Entwicklung im Güterverkehrsertrag aufzuhalten. Das Budget 1989 rechnet mit einem Ansteigen des Ertrags im Güterverkehr von nur 0,7 Prozent. Rechnet man die Teuerung ein, bedeutet das einen Rückgang des Ertrags. Dagegen kann nur mit einer grundsätzlichen Verbesserung des Güterverkehrskonzeptes und einer Erhöhung der Attraktivität der Bahnen angekämpft werden. In der Ver-

kehrskommission haben wir dies schon vor einem Jahre verlangt. Die FDP-Fraktion reichte im Dezember 1987 ein Postulat für ein Gütergesamtkonzept ein, das der Rat überwiesen hat. Die SBB haben seither intensive Studien aufgenommen, wie sie hier von den Kommissionssprechern im Detail erläutert wurden. Das neue Güterkonzept muss vor allem kundenfreundlicher sein; es muss die spezifischen Stärken der Bahn im Transportsegment ausnützen. Ein Teil der Probleme wird international angegangen werden müssen. Realistischerweise können wir dadurch allerdings nicht kurzfristig eine wesentliche Verbesserung der Lage erwarten. Wir müssen aber heute die Garantie haben, dass die unternehmerische Leistung auf diesem Gebiet voll zum Tragen kommt, dass das Management der SBB mit Volldampf an die Verwirklichung dieser Reform geht.

In der Zwischenzeit sind zweifellos auch die anderen noch möglichen Rationalisierungsmassnahmen, die in der Botschaft genannt sind und wie sie von den Kommissionssprechern dargelegt wurden. Man kann jedoch auch hier den Pelz nicht waschen, ohne ihn nass zu machen. Das heisst, man sollte im Parlament den Rationalisierungsbestrebungen nicht einfach in den Arm fallen. Ueberhaupt hat der Leistungsauftrag 1987 mit der Uebernahme der Infrastrukturverantwortung durch den Bund die Verantwortung von Bundesrat und Parlament für die SBB in den Investitions-, aber auch in den Tarif- und Personalfragen verstärkt.

Diese Verantwortung kann nicht in eine verkehrs- und integrationspolitische, in eine umweltpolitische und in eine finanzpolitische dreigeteilt werden. Sie muss aus einer Gesamtsicht heraus getragen werden. Die Bundesleistungen werden wegen der Investitionen für die «Bahn 2000» und voraussichtlich auch für die Neat in den nächsten Jahren ansteigen. Das ist die Realität, alles andere sind Illusionen. Entscheidend aber ist, dieses Ansteigen in Grenzen zu halten und von den SBB zu verlangen, dass sie auch künftig einen wesentlichen Beitrag an die Investitionen zu erbringen haben. Die SBB müssen ein Verkehrsunternehmen mit einer marktwirtschaftlich orientierten Leitung bleiben; sie dürfen nicht zu einem Objekt unter Denkmalschutz werden, das überwiegend von Bundessubventionen lebt. Die FDP-Fraktion stimmt den Anträgen der Verkehrskommission zu.

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

*Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr  
La séance est levée à 19 h 30*

## **SBB. Voranschlag 1989**

### **CFF. Budget 1989**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
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	88.057
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.12.1988 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1674-1681
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 916

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.